11e Année ⌀ N° 461 — 50 Centimes — 20 Juillet 1907 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

SUR L'AUTODROME DE BROOKLAND

S. F. Edge couvre 2.545 kil. 21 m. en 24 heures

(PNEUMATIQUES DUNLOP)

Dans ce numéro : LE TOUR DE FRANCE

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ◦ Femmes et Châteaux ◦ Femina
Musica ◦ Jeunesse ◦ L'Art et les Artistes ◦ ◦
90, Av. des Champs-Elysées ⌀ Paris

Abonnements :
Paris et Départements,, „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.

TOUR DE FRANCE (2.600 kilomètres)
1er Contant
4e René
sur motocyclettes légères 38 kgs.

4-6, Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-Seine

AUTO-GÉNÉRALE
J. SALLERON (Directeur)

Livraison rapide de voitures

LÉON BOLLÉE, Agence directe

HOTCHKISS
DELAUNAY-BELLEVILLE

16, rue Duret, 16 — *Télép.* 679-14

RICQLÈS
DIGESTIF Anticholérique Préserve des ÉPIDÉMIES
CALME la Soif ASSAINIT L'EAU
DENTIFRICE ET EAU de TOILETTE Antiseptique
Seul Véritable ALCOOL DE MENTHE

PNEU CUIR SAMSON
ANTIDÉRAPANT
IMPERFORABLE
10, rue François Ier, Paris
Ad. télég. PNEUSSAM — *Tél.* 544-33

AUTOMOBILES
Gillet-Forest
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande Armée
PARIS

PARFUM FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

ÉPILATEUR NIL
Détruit instantanément et sans douleur les Poils et Duvets disgracieux du VISAGE et du CORPS. *Pas d'inflammation. Rend la peau douce et veloutée. En usage chez les artistes et l'aristocratie.* Approuvé des sommités médicales.
Le Flacon : 8 fr. Envoi franco. — VERDEILLE, Pharmacien de 1re cl., 87, Rue de Lévis, Paris (XVIIe arr.).

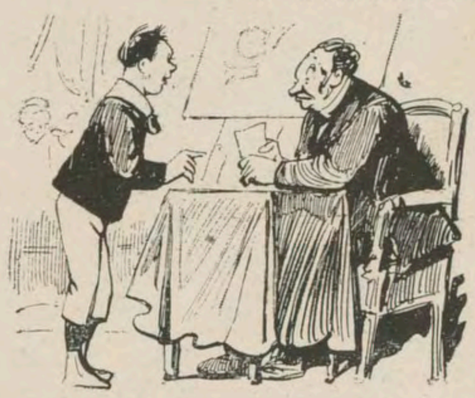
POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

Le sport des grand'mères ou le Diabolo dans un fauteuil.



— Mon ami, vous vous trompez ; il n'y a rien d'éternel... tout s'use, dans l'existence...
— Oui, m'sieu... mais papa dit qu'il y a les « Pneus Gaulois » qui ne s'usent jamais !

— Rude parcours de Pékin à Paris...
— Oui, mais il y avait des centaines de kilomètres pendant lesquels on pouvait filer sans crainte d'accrocher un fiacre.

— Crebleu ! que c'est dur !
— Oui, il y a encore quelques difficultés pour diriger les « ballons », surtout dans la montagne.

PNEU CUIR
VULCAN
CONCOURS DU BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

LE PRESERVATEUR de CONDOM et le Vepttorg (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames.
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou mandat
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig

LE
"MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

MERVEILLEUX !! le Savon VIBERT FRÈRES et comme il porte bien son nom !!!

Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe tient avant le rasoir et tous proclament qu'en se barbifiant avec le MERVEILLEUX *ils sont plus sûr rougeurs au feu du rasoir.*

VIBERT FRÈRES, PARIS

N'oubliez pas d'emporter en voyage votre Savon LE "Merveilleux" si pratique et si commode pour qui se rase soi-même

En Vente : Coiffeurs, Bazars, Couteliers, Herboristes et Magasins de Nouveautés

Envoi franco contre 2 fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

DÉFIEZ-VOUS, Mada
de l'action nocive du temps — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUTY
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS. LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPETUELLE
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Pa

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

AUTOMOBILES MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102, RUE DES VIVANTS, 102 · BORDEAUX

à PARIS EN 1906
DIRECTION DES AGENCES ET MAGASIN D'EXPOSITION
8, RUE LAFAYETTE, 8

NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES ET CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PRIX

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

20 Juillet 1907 — N° 461
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

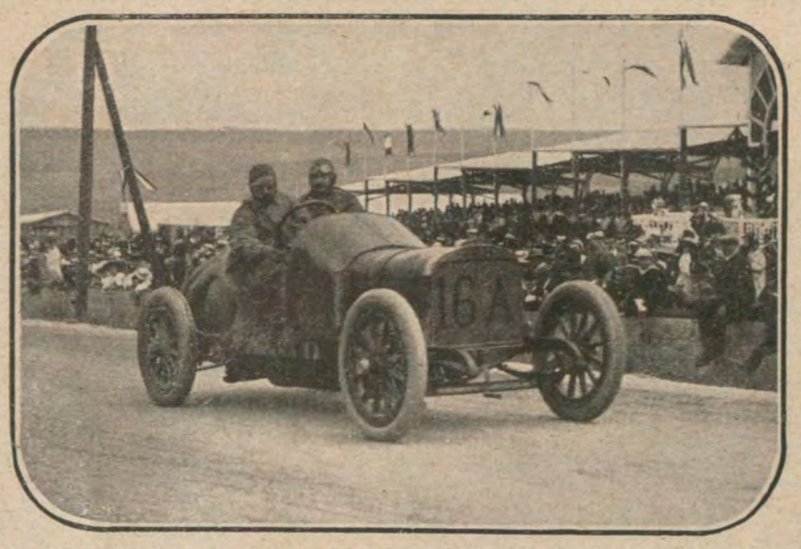
PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr

LE TOUR DE FRANCE. — LE COMTE ZEPPELIN, PRÉFET DE METZ, FÉLICITE TROUSSELIER.

La seconde étape du Tour de France courue de Roubaix à Metz (400 kil.) a donné lieu à une belle lutte entre Trousselier et Emile Georget. Celui-ci réussit à s'assurer le meilleur par un pneumatique. Le juge à l'arrivée déclara d'abord Trousselier vainqueur, ce qui valut à l'excellent coureur les félicitations du Comte Zeppelin et une accolade de la Comtesse Zeppelin. Mais deux heures après, le juge assura qu'il s'était trompé de nom et qu'il avait pris Trousselier pour Georget. Ce résultat n'alla pas sans soulever des protestations compréhensibles. Aussi quelques jours après, le dead-heat fut-il prononcé.

LES GRANDES ÉPREUVES BELGES

La laborieuse Belgique, qui a réparti son programme sur l'ensemble du mois de Juillet a réussi à mettre sur pied un programme qui pourrait être proposé comme exemple à la plupart des clubs nationaux



Hautvast.

Le second de la Coupe de l'Empereur, est un des plus favorisés de la première journée du Circuit des Ardennes, formule Taunus.

Nos voisins et amis les Belges, qui ne font rien à demi, ont conquis dans le sport automobile international une place de faveur qui n'est due qu'à leur esprit d'initiative et à leur intelligence. Avec une nette compréhension des problèmes de la locomotion moderne, ils ont su, chaque année, attirer chez eux l'élite des constructeurs par le seul effet d'un programme bien étudié et consciencieusement mis au point. Cependant, jamais comme en 1907, cet esprit avisé des Belges ne s'était manifesté.

Tourisme et vitesse

Avant d'en arriver au classique metting des Ardennes qui aura cette année, ainsi que nous le verrons plus loin une importance extraordinaire, nos voisins font disputer pour la deuxième fois leur critérium de régularité qui a démontré l'an dernier son grand intérêt.

La portée pratique de cette épreuve est de montrer que des voitures bien construites sont capables d'accomplir quotidiennement des étapes de 300 kilomètres environ et d'être, après comme avant, en excellent état.

L'épreuve n'a pas d'autre but : elle n'a pas d'autre prétention. Telle qu'elle est, elle obtient un légitime succès et a réuni cette année plus de cinquante engagements. Les efforts faits par le comité, et principalement par son président, le baron Joseph de Crawhez, méritaient d'ailleurs pleinement ce résultat.

Fort bien préparée dans ses moindres détails, cette manifestation qui commence le 12 juillet pour durer huit jours, nous donnera l'occasion d'examiner les progrès réalisés d'une année à l'autre, comme régularité de marche, des véhicules qui prennent part à cette sévère randonnée de 2.000 kilm.

La course de vitesse sur le circuit de Dinant, qui eut lieu en 1906, est remplacée par l'escalade cinq fois répétée, de la fameuse côte de Malchamps.

Les avis, comme le dit notre confrère belge, Jacques Monteil, sont partagés sur le mérite de cette modification de règlement primitif. Peut-être au point de vue spectacle peut-on préférer la conservation de l'épreuve de vitesse.

Mais ceux qui estiment qu'une voiture de tourisme n'est plus dans ses conditions normales dès l'instant qu'on lui impose une course de vitesse sur 500 kilomètres et que, au contraire, on peut rencontrer au cours d'une longue étape, cinq côtes semblables à celles de Malchamps, ceux-là ont de bonne raisons d'accorder leurs préférences au principe de la quintuple épreuve en côte, solution qui, au surplus, doit être intéressante et sportive, puisqu'elle a été imaginée par le baron Pierre de Crawhez, président de la commission sportive de lA. B. C. et président d honneur du Comité d'organisation du criterium.

Le critérium de Belgique constitue une épreuve utile, car il met en activité pendant plusieurs semaines de préparation, plusieurs mois peut-être, et pendant l'ép euve même, tous les éléments mondains de l'automobile en même temps que tous les éléments industriels qui doivent contribuer à l'organisation pratique de l'épreuve, par les voitures, par les hommes, par la préparation du parcours, l'élaboration du règlement, etc.

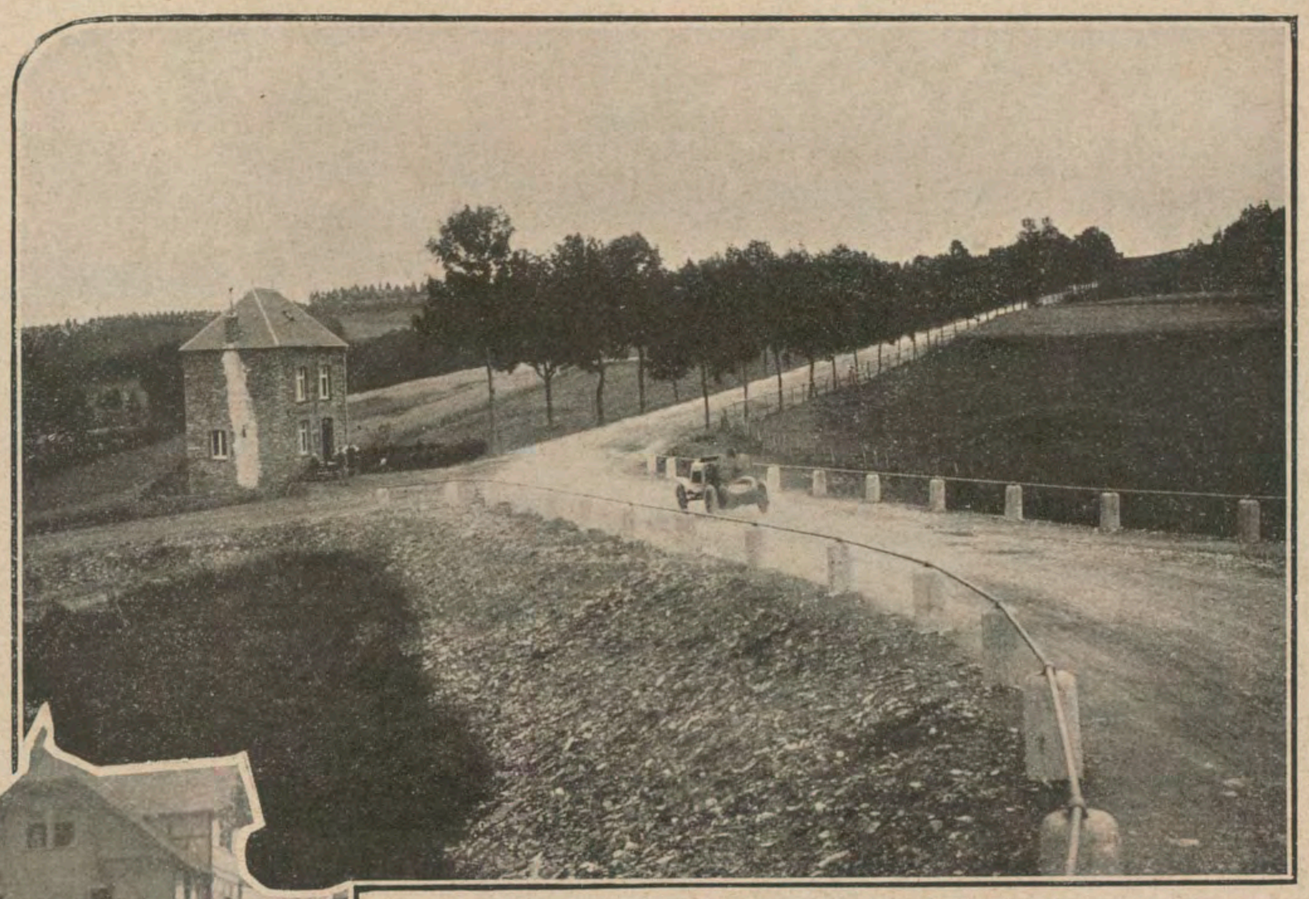
Ce criterium comprend 4 étapes : Spa-Ostende, Ostende-Boulogne, Boulogne-Reims, Reims-Spa.

Un arrêt de trois jours pleins est prévu à Ostende au cours duquel se déroulera le fameux meeting d'Ostende, ce qui donnera à ce dernier une sanction plus considérable, tout en lui conservant les particularités qui le caractérisent depuis sa fondation.

Les épreuves du kilomètre, du mille et des cinq kilomètres qui se disputeront à Ostende serviront à établir le classement du criterium, c'est-à-dire que tous ceux qui se sont faits inscrire pour cette dernière épreuve sont *ipso facto* engagés dans les différentes courses du littoral.

Aux environs de Boulogne, les concurrents du critérium disputeront les coupes de Caraman-Chimay et Hector Franchomme sur lesquelles nous aurons à revenir. Mais en dehors de cette magistrale épreuve de grand tourisme, l'Automobile-Club de Belgique a réussi à mettre sur pied trois épreuves de vitesse à disputer en trois journées consécutives sur le circuit des Ardennes.

Ces épreuves qui se dérouleront respectivement les 25, 26 et 27 juillet, sur l'itinéraire classique, mettent aux prises le 25 les voitures type Coupe de l'Empereur (moteur d'une cylindrée maximum de 8 litres); le 26, les voitures type coupe de Liedekerke (moteur d'une cylindrée maximum de 3 lit. 750); le 27, les voitures de quelque type et quelque puissance qu'elles soient (formule de la liberté absolue).



La descente au pont d'Hamipré.

C'est toujours sur le même parcours que se dispute le Circuit des Ardennes, qui comporte pas mal de virages.

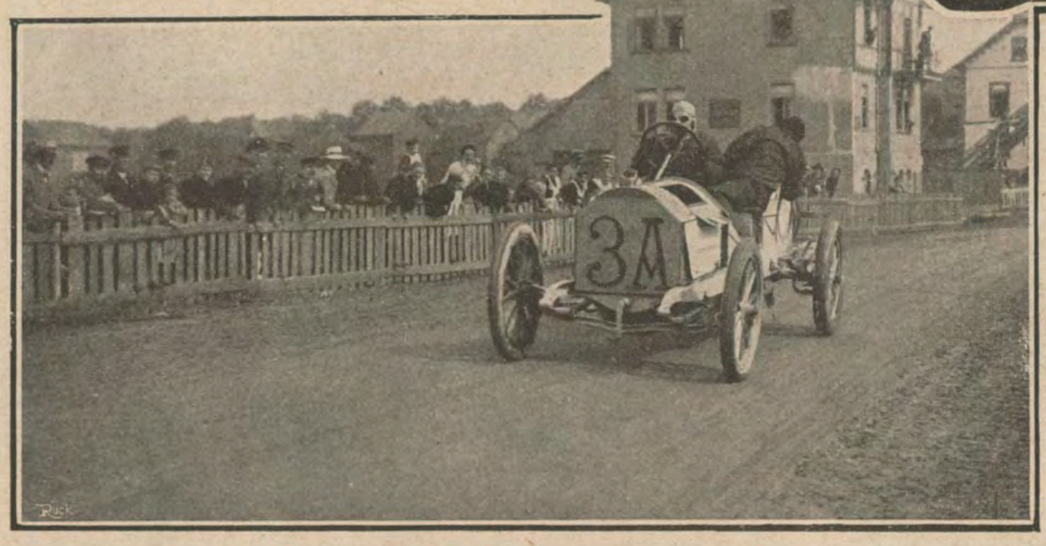
La course du 25 a réuni de nombreux engagements, celle du 26 en a un peu moins, celle du 27, l'épreuve classique, n'en a guère.

Beaucoup de voitures allemandes disputeront la course formule Coupe de l'Empereur, mais les Pipe, qui firent au Taunus une performance splendide, paraissent à peu près imbattables.

Pour la coupe de Liedekerke, la seule industrie belge est représentée. Pipe gagna la première année, Métallurgique gagna la seconde, ce sera peut-être le tour de Vivinus ou de Minerva.

Enfin, la grande épreuve de vitesse paraît devoir être envisagée comme un match entre Lorraine-Dietrich et Bayard-A. Clément, match dans lequel les deux grandes marques françaises paraissent posséder des chances à peu près égales.

C. Faroux.



Fritz Opel.

Les voitures belges et allemandes sont en majorité dans l'épreuve à la cylindrée, formule Taunus.

L'AUTODROME DE BROOKLAND

Après la brillante performance accomplie par S. F. Edge, l'autodrome de Brookland a ouvert ses portes pour une réunion qui fut très variée

S. F. Edge
Qui vient d'établir le record de 24 heures sur l'autodrome de Brookland.

Une performance qui a eu contre elle le mauvais choix de la date, la veille du Grand Prix de l'A. C. F., a été établie de l'autre côté du détroit par S. F. Edge. Sur l'autodrome de Brookland, le coureur anglais a établi le record de 24 heures, couvrant 2.545 kilomètres et maintenant, pendant les deux tours de cadran, une moyenne de plus de 106 kilomètres à l'heure. Nous avons déjà donné (1) une description de la piste de Weybridge, la première qui ait été créée. C'est une cuvette de 4.300 mètres de développement, il est vrai ; mais enfin, une véritable piste, avec virages relevés et qui ne comporte aucune des difficultés ni des abus de la route. La performance de S. F. Edge n'en est pas moins remarquable. Il est, certainement, le seul homme qui soit resté jusqu'ici 24 heures au volant et je n'en vois pas beaucoup parmi nos conducteurs, qui soient, à première vue, capable d'une telle endurance. Il serait curieux de voir son vieux rival Mills, qui le rencontrait précisément

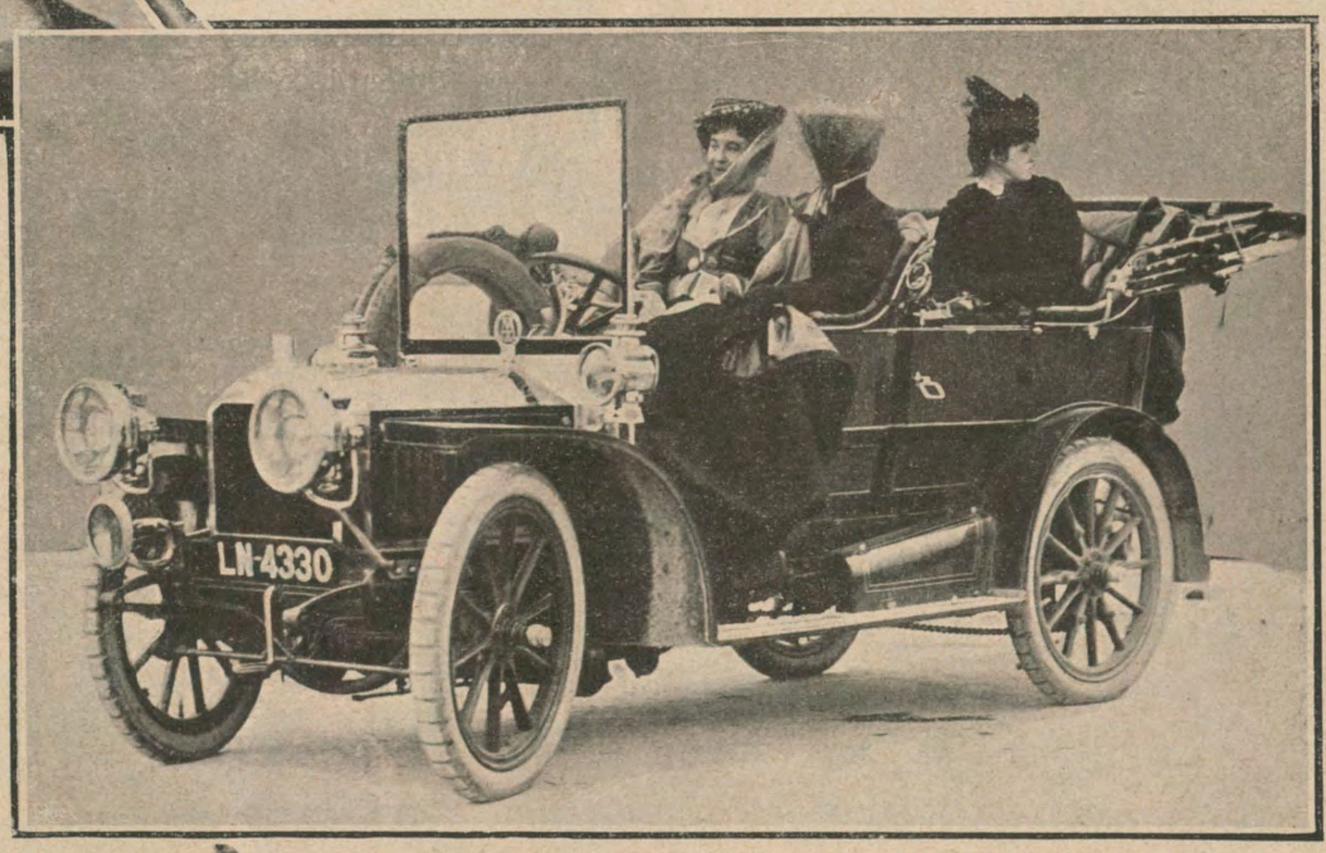
(1) Voir notre numéro 434.

il y a quelques semaines dans le Graphic Trophy, s'attaquer à son record.

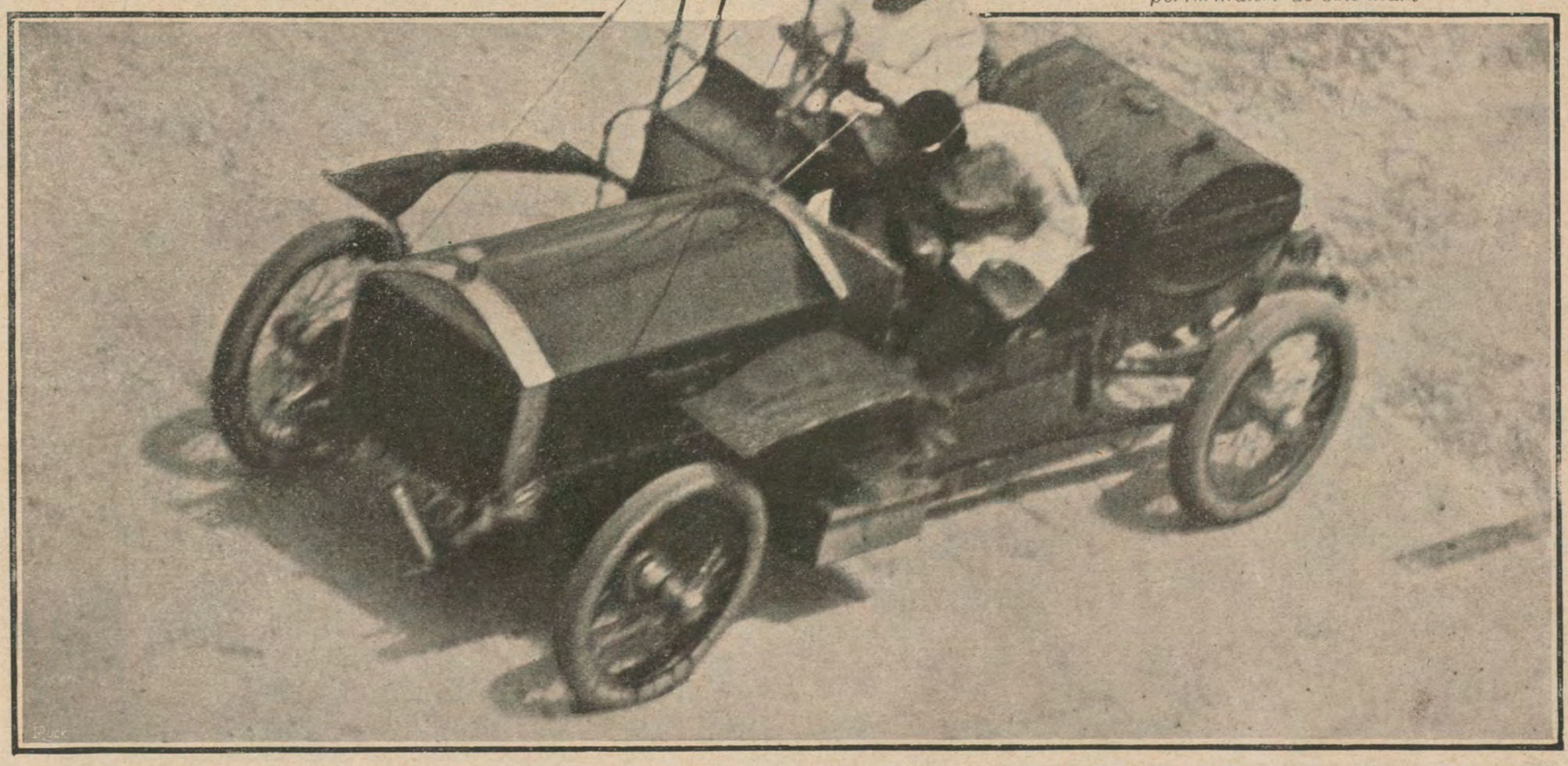
Et, à ce propos, n'est-il pas digne de remarque, ce fait que les vieux du cycle, ceux qui furent les héros des premiers âges de la bicyclette, les trois premiers du premier Bordeaux-Paris soient toujours là, sur la brèche, et que leurs noms se présentent tout naturellement sous la plume.

Après Holbein et sa lutte acharnée contre les courants du détroit, c'est Edge qui accomplit ce tour de force sans précédent de rester 24 heures au volant sans descendre de voiture et son vieux rival, le recordman de Land's End a John O'Groats est fort capable de l'imiter.

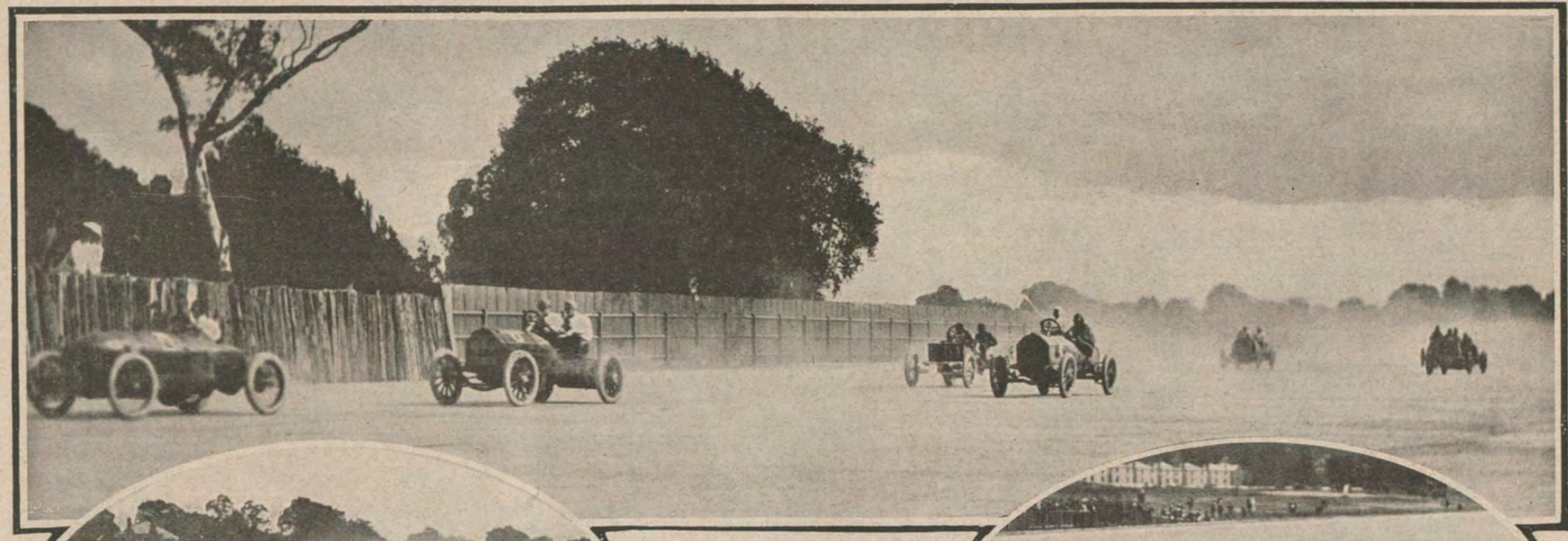
Dire que le spectacle de la performance fut varié, ce serait exagéré, mais il n'en fut pas moins très pittoresque. Edge montait une voiture verte, une 60-chevaux Napier, du type touriste, sur laquelle il avait placé une carrosserie de course et qui était munie

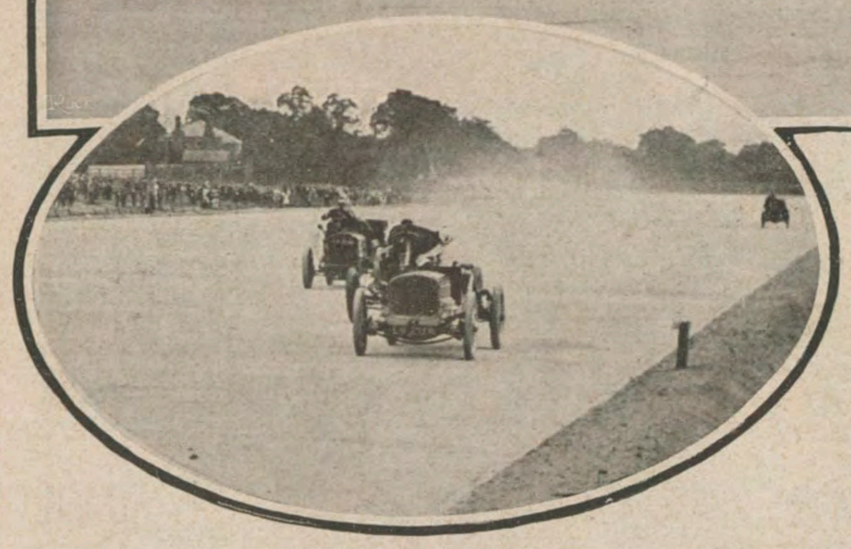


Une famille de chauffeurs.
Mrs Edge était venue à Weybridge dans la voiture qu'elle conduit elle-même, pour applaudir la performance de son mari



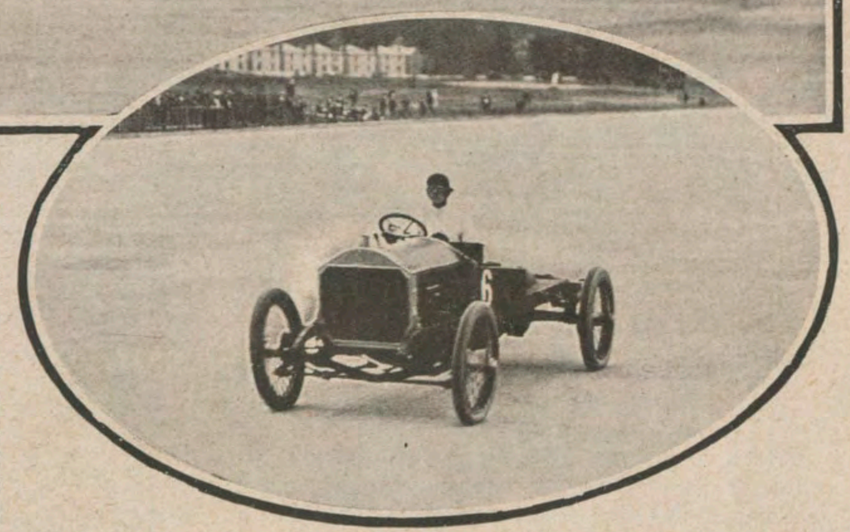
En pleine vitesse.
Dans les 24 heures, S. F. Edge couvrit 1.581 milles 1.310 yards (2.545 kilom. 021 m.), ce qui donne une moyenne de 106 kilomètres à l'heure. On ne saurait trop admirer cette performance d'un homme resté à cette allure pendant 24 heures au volant.





Une lutte palpitante.
La Horsley Plate (5 kilom. 310) fut gagnée facilement par Huntley Walker, mais Lord et Gore Browne se livrèrent une lutte acharnée pour la seconde place.

Pendant la Coupe Montague.
Neuf concurrents prirent part à cette épreuve de 49 kilom. pour laquelle le temps ne fut pas pris.



Le premier gagnant de Brookland.
La première épreuve disputée fut la Marcel Renault Plate qui revint à Tryon.

de Dunlop cannelés. Deux autres voitures du même type, l'une blanche et l'autre rouge, prirent le départ en même temps que lui. La première était montée par Tryon et Browning, la seconde par Draper et Newton se relayant de deux en deux heures. Dans la première heure, Edge couvrit 113 kil. 813 m. A la troisième heure, la voiture blanche le dépassa, mais Edge reprit la tête à la troisième heure pour ne pas la quitter.

A la nuit, la piste s'illumina soudain d'une multitude de lampes électriques, tandis que le recordman, allumait ses phares. Une rangée de lampes rouges placées à 50 pieds de la corde lui traçait le chemin.

Finalement, Edge couvrit dans les 24 heures 1.581 milles 1.310 yards, soit 2.545 kilomètres, ce qui donne une vitesse de 106 kilom. 042 à l'heure. C'est, de loin, la plus grande distance qui ait jamais été parcourue en deux tours de cadran par un moyen de locomotion quelconque.

Le 6 juillet fut donnée la première véritable journée de courses. Une série d'épreuves furent disputées, dont une donna lieu à un dead heat, fait sans précédent dans le sport automobile.

Le coin des donneurs.
Comme dans toutes les réunions sportives anglaises, les bookmakers figurèrent aux courses de Brookland.

Un dead heat.
La Byfleet Plate (16 kilom. 600) donna lieu à une lutte superbe entre Jarrott et Newton qui finirent dead heat.

Environ douze mille spectateurs avaient fait le déplacement. Le pesage présentait un aspect très animé et l'intérêt soulevé semblait considérable. Il promet des réunions encore plus importantes pour l'avenir, auxquelles prendront part, sans doute, les rois du volant applaudis sur la route. Ils étaient engagés à la première réunion, mais comme ils venaient de courir le Grand Prix de l'A. C. F., ils ont préféré déclarer forfait. Et maintenant devons-nous souhaiter d'avoir un autodrome? C'est une question qui demande à être traitée plus longuement.

F.-A. Wheel.

Hutton.
Gagnant de la Coupe Montague, la principale épreuve de la journée d'ouverture, suivi du coureur japonais Okura.

AU VOLANT : VICTOR RIGAL

Un vieux encore jeune ℘ Du tricycle à la grosse voiture ℘ Des records qui ne sont pas battus ℘ Un grand succès dans le Grand Prix de l'A. C. F. ℘ Le minimum de consommation ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘

Tous ceux qui ont vu Rigal au volant d'une voiture de course sont d'accord pour affirmer que son jour ne saurait tarder à venir et qu'il obtiendra avec les grosses voitures des succès égaux à ceux qu'il mérita jadis sur le tricycle et la motocyclette.

Petit, rablé, souriant, Rigal est certainement des conducteurs l'un des plus adroits et des plus décidés. Il ne cherche pas à étonner la galerie, il a une audace tranquille et froide, il ne se laisse pas emballer, il sait ce qu'on peut faire et ce qu'il ne faut pas risquer. Et ces qualités qu'il possède à un très haut degré, il les doit à une très vieille pratique de la voiture; il a vingt-sept ans et c'est, il y a quelque dix ans, qu'il s'est installé pour la première fois sur le siège d'une vieille Daimler trois chevaux 3/4 qu'on menait avec une « queue de vache » sur les routes — quand elle voulait bien consentir à rouler.

Et puis ce fut l'époque de sa gloire avec l'arrivée du tricycle; avec les Bardin, les Teste, les Tart, les Corre, les Osmont, il fit de l'instrument plein de défauts un engin de route et de vitesse presque parfait. Toutes les courses sur routes, toutes les courses sur piste furent disputées par lui, et c'est sur une machine de pure vitesse qu'il établit du kilomètre à l'heure tous les records du monde qui lui appartiennent encore.

Son record du kilomètre à la vitesse de 125 kilomètres à l'heure reste comme le maximum de ce qu'on a pu demander au tricycle.

Dans Paris-Madrid, de sinistre mémoire, il montait une voiture Mors, et il accomplit une prouesse dont témoignent aujourd'hui encore les feuilles de contrôle, il fit entre Tours et Angoulême une moyenne de 129 kilomètres à l'heure, temps qui en course n'a jamais été approché. Un accident banal l'arrête à Barbezieux et il ne put terminer l'étape.

Il courut le mille à Nice l'année suivante et se classa second. C'est après ces magnifiques performances qu'il entra chez le chevalier Florio comme mécanicien en chef d'une « écurie » qui ne compte pas moins de cinquante voitures. Eloigné de Paris, il était navré de ne pouvoir pas prendre part aux manifestations du continent. L'an dernier, il faillit bien gagner la Targa Florio, mais dans un ravitaillement il fut victime du chauvinisme italien; on mit un seau d'eau dans son réservoir à essence, Bablot d'ailleurs connut le même sabotage.

Cette année, Rigal a quitté la Sicile pour revenir en France; il courra probablement toutes les courses de l'année; au Taunus, il devait monter une Daimler anglaise, à Dieppe, il a monté une des trois Darracq et s'est classé cinquième avec le minimum de consommation. Sa course fut une des plus merveilleuses que l'on puisse rêver : sa voiture était celle du jeune Marius Pin, et l'accident qu'elle avait subi l'avait mis dans un tel état que c'est seulement l'avant-veille de la course que Rigal put l'avoir entre les mains. Il fit avec elle exactement un essai de cent kilomètres! et puis il prit le départ de la course sur un circuit qu'il connaissait à peine. Mais qu'est-ce que les belles routes de France pour un conducteur qui terrifiait ses camarades par son autorité à la Targa, et qu'est-ce que mener une voiture en course aujourd'hui, lorsque jadis on connut les misères de la route? La voiture et le conducteur firent connaissance à grande allure, et quand ils eurent confiance l'un dans l'autre, ils firent la plus belle fin de course que l'on peut rêver.

Les conducteurs qui, comme lui se sont faits avec l'automobile, apportent dans leur façon de conduire un sang-froid que d'autres venus plus tard à la course ne possèderont jamais. On ne se met pas du jour au lendemain au volant d'une voiture puissante et pour en être tout à fait maître, il faut avoir petit à petit parcouru toutes les gammes des vitesses. Les meilleurs conducteurs d'aujourd'hui sont encore des mécaniciens mais des hommes comme Théry ou comme Rigal, qui ont connu les temps héroïques de l'automobile, savent ce que c'est que mettre une voiture au point. Quand jadis ils partaient sur les routes avec des engins qu'ils étaient parfois obligés de refaire entièrement pendant une épreuve, pièce à pièce, ils prirent là de solides leçons d'énergie, de décision et de débrouillardise.

Rigal est un mécanicien infiniment adroit et un conducteur qui sait ce qu'on peut exiger de l'organisme d'une voiture sans la fusiller. Il serait bien injuste de voir pas mal de conducteurs de second ordre installés au volant, tandis que resterait à les voir partir l'un des meilleurs et des plus sûrs meneurs de voitures d'aujourd'hui.

Le Grand Prix de l'A. C. F. a montré quelle était la maëstria de ce parfait conducteur. Il a terminé cinquième avec une voiture qu'il connaisait à peine en ayant encore dans son réservoir plus de 43 litres d'essence, ce qui lui a valu la médaille d'or de consommation.

Mais je crois que cette année réserve à Rigal une belle série de prouesses; pour lui on ne peut souhaiter que de lui voir reprendre avec la grosse voiture la face glorieuse qu'il s'était faite avec le tricycle. Et ce serait une satisfaction pour tous que de voir ce sympathique coureur briller au premier rang.

ROBERT DIEUDONNÉ.

Victor Rigal.

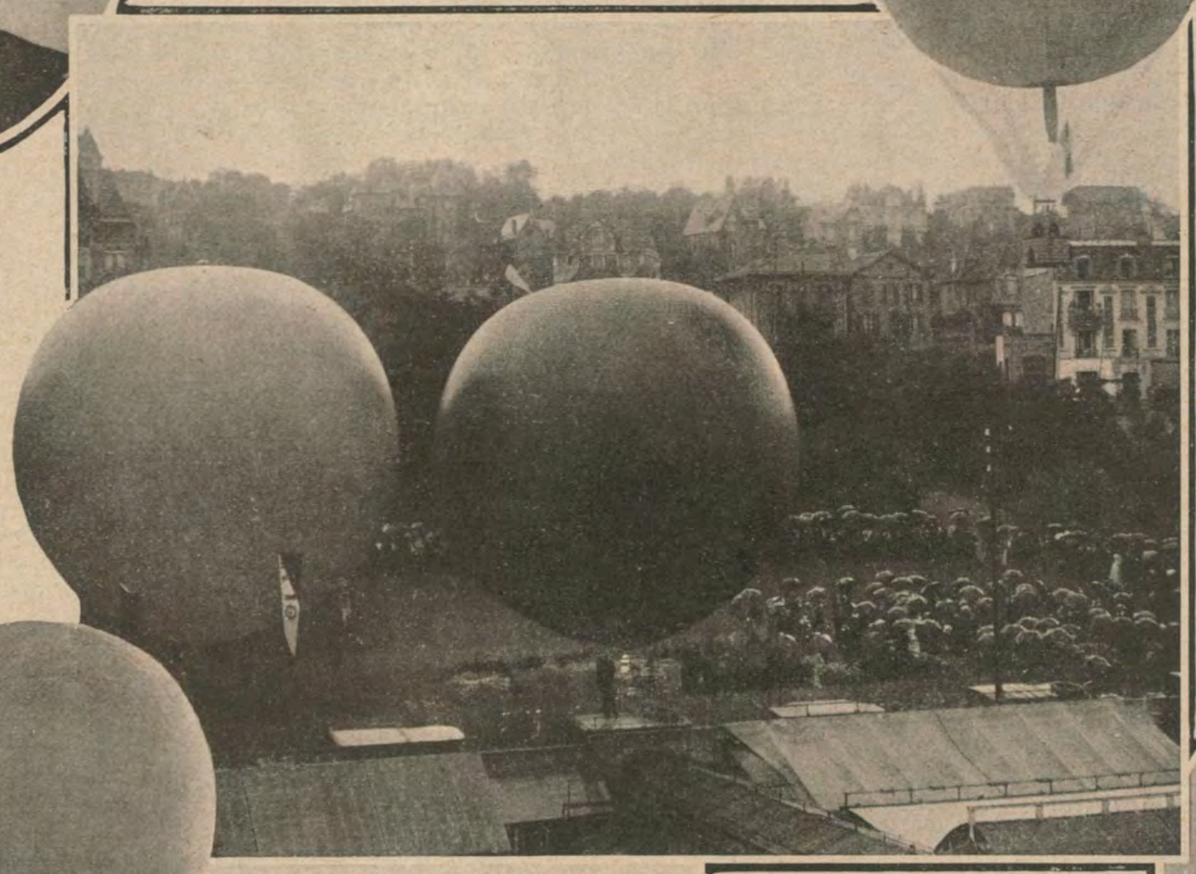
Victor Rigal n'a que vingt-sept ans et pourtant c'est déjà un vieux du sport. Il possède encore tous les records du monde du kilomètre à l'heure sur tricycle à pétrole. Son dernier succès, il l'a remporté dans le Grand Prix de l'A. C. F., avec le minimum de consommation.

Les CONCOURS de L'AÉRO-CLUB de FRANCE

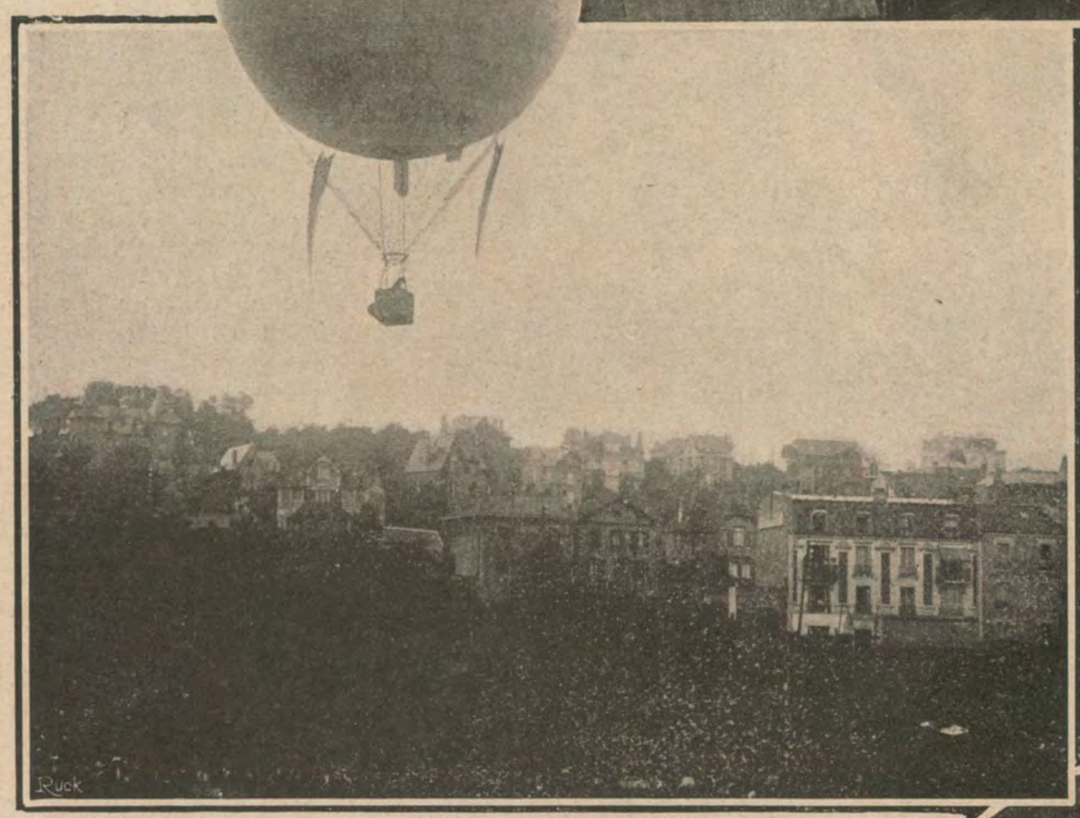
Le troisième concours de distance de l'Aéro-Club de France s'est disputé le 6 juillet avec un très vif succès. Notre collaborateur jette un coup d'œil d'ensemble sur les résultats des trois concours.

M. Edouard Bachelard.
Vainqueur, par 600 kilomètres, du concours de distance (6 juillet) de l'Aéro-Club de France.

LE Comité de l'Aéro-Club de France a très heureusement renoncé, cette année, aux concours de périmètre routier et autres épreuves antisportives pendant lesquels les concurrents subissaient par trop les caprices de l'inconstante atmosphère, ne devaient le plus souvent le succès qu'au seul hasard. Il était, de plus, souverainement ridicule — le mot n'est pas trop fort — d'assassiner, lors d'un concours de périmètre routier, par exemple, un ballon, plein de vie, aux flancs encore largement dilatés sous la poussée ascensionnelle d'un fluide hors de prix, rendu au « Grand tout », avec une désinvolture déconcertante, quelques minutes après en avoir versé le montant entre les mains du personnage qui surveille, sans distractions ni défaillances, le robinet des gazomètres!



Le départ du *Sartrouville*.
Parti du parc de St-Cloud, le Sartrouville, *monté par M. E. Bachelard et M. Dublin, a atterri à Ludensdorf (Heisse-Cassel).*



Le départ du *Sagittaire*.
Monté par M. Léon Barthou, le Sagittaire *a atterri à Lorentzweiler (Luxembourg), à 295 kilomètres.*

Le geste, au point de vue social, était même quelque peu immoral. N'ai-je pas souvenance de l'exclamation désolée d'un paysan assistant au dégonflement prématuré d'une sphère blonde ne demandant qu'à couvrir un parcours des plus honnêtes : « Que de gaz perdu!... Mais on aurait pu éclairer tout le village pendant six mois!... »

Les « sauts de puce », dont l'intérêt était plus que médiocre ont donc vécu, définitivement espérons-le. Depuis le printemps, le parc de l'Aéro-Club de France ce délicieux jardin fleuri des coteaux de Saint-Cloud, a vu les départs de trois concours de distance réservés aux « petits cubes ». Or, les « petits cubes » prouvèrent, on va le voir, qu'ils étaient eux-mêmes susceptibles, tout comme les gros ballons, d'exécuter de longues randonnées.

La première épreuve (19 mai) comprenait quatorze ballons des deux premières catégories (600 mètres cubes et au-dessous; 601 à 900 mètres cubes).

Première catégorie. — 1er prix : M. René Gasnier (l'*Eole II*), par 437 kil. 800 m., en 18 h. 18, atterrissage à Serres (Charente-Inférieure); 2e prix : M. Paul Tissandier (le *Ludion*), par 423 kil. 600 m., en 17 h. 9, atterrissage à Jarnac-Champagne (Charente-Inférieure) 3e prix : M. Alfred Leblanc (*Cythère*), par 404 kil. 200 m. en 21 h. 49, atterrissage près de Rochefort.

Deuxième catégorie. — 1er prix : M. François Peyrey (l'*Albatros*), par 452 kil. 800 m., en 20 h. 31, atterrissage à Saint-Félix-de-Villadeix (Dordogne) 2e prix : M. Georges Blanchet (l'*Archimède*), par 443 kil., en 20 h. 37, atterrissage près d'Arpajon (Cantal); 3e prix : M. Edouard Bachelard (l'*Oural*), par 436 kil. 700 en 22 h. 57, atterrissage à Saint-Geniès (Dordogne).

M. Paul Tissandier.
Vainqueur, par 593 kil. 400 m., du concours de distance (13 juin) de l'Aéro-Club de France en 21 h. 40 m.

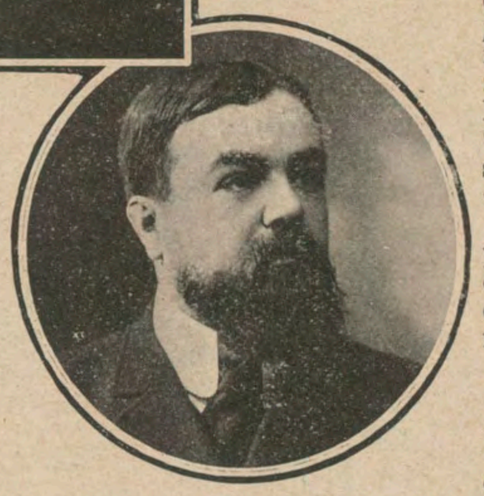
Premier du classement général (médaille de vermeil) : M. François Peyrey.

L'épreuve du 13 juin comprenait des ballons de 1.200 mètres cubes, au maximum.

1er Prix : M. Paul Tissandier (le *Condor*), par 593 kil. 400 m., en 21 h. 40, aide : M. Charles Levée, atterrissage à Nébian (Hérault); 2e prix : M. René Gasnier (le *Pampero*), par 513 kil., en 20 h. 23, aide : M. Ernest Zens, atterrissage à Mont-du-Bougès (Lozère), à 1.174 mètres d'altitude; 3e prix : M. Alfred Leblanc (le *Limousin*), par 497 kil. 900 m., en 20 h. 47, aide : M. Mix, atterrissage au hameau de Massegain (Lozère), à 1.182 mètres d'altitude.

Le Grand Prix d'été du 6 juillet, dont les prix (2.000 francs) sont dûs à la générosité du duc Decazes et du Dr Lüling, comprenait également des ballons de 1.200 mètres au maximum.

1er Prix : M. Edouard Bachelard (le *Sartrouville*), par 600 kil., en 20 h. 22. aide : M. Duthu, atterrissage à Ludensdorf, près Bebra (Heisse-Cassel); 2e prix : M. Maurice Guffroy (*Aéro-Club de Nice*), par 456 kil., en 20 h. 4, atterrissage à Ebertsheim (Palatinat) : 3e prix : M. Alfred Leblanc (le *Limousin*), par 434 kil., en 18 h. 1, aide : M. Mix atterrissage à Albersweiller (Palatinat); 4e prix : MM. René et Pierre Gasnier (le *Quo Vadis?*), par 413 kil., en 18 h. 47, atterrissage à Dahn (ligne de Wissemburg à Zweibrucken).



Notre collaborateur François Peyrey

Vainqueur, par 452 kil. 800 m., du concours de distance (19 mai) de l'Aéro-Club de France. Durée : 21 h. 31 m.

FRANÇOIS PEYREY.

DEUX VRAIS CHAMPIONS

Darragon, champion des 100 kilomètres, Friol, champion de vitesse, tous deux Français, tels sont les noms glorieux qui viennent de s'ajouter au palmarés des Championnats du Monde

Friol courant à pied.

Avant son entraînement, Friol couvre quelques tours de piste à la course à pied, pour se dérouiller les muscles des jambes et pour se donner du souffle.

Il y a quelques années nous nous plaignions amèrement de la pénurie des véritables champions cyclistes en France. Après l'époque des Morin, des Bourrillon, des Jacquelin, nous ne comptions plus un seul homme susceptible de succéder à ces étoiles. Enfin en 1905, nous parvenions à décrocher le Championnat du Monde à Anvers, avec Poulain, sur lequel aussitôt nous fondons de grands espoirs. Et de fait pendant deux ans ils ne furent point déçus. Toutes les courses importantes étaient remportées par lui. Il en concevait un légitime orgueil, mais il finit par se croire supérieur à ce qu'il était en réalité et par être convaincu que personne ne pouvait lui résister. Hélas! l'an 1907 s'est chargé de lui prouver qu'il ne faut pas toujours croire que *c'est arrivé*. Il est maintenant complètement sur son déclin. Sa faible constitution n'a pas résisté à plus de deux ans de courses et il est triste de constater que nous avons eu à faire plus à un feu de paille qu'à un champion.

Espérons qu'il n'en sera pas de même pour Friol. Il n'a pas un physique très robuste non plus, il n'est pas construit en athlète et il semble qu'il doit davantage à ses nerfs qu'à ses muscles. Souhaitons qu'il reste longtemps encore ce qu'il est, c'est-à-dire l'homme le plus vite que l'on puisse imaginer. L'année dernière, il était peut-être aussi rapide, mais moins tacticien. Lorsqu'il perdait une course, c'était uniquement par une faute de tactique. Mais, modeste, au lieu d'aller parader, il préféra apprendre à courir. Il y parvint et cette année il a fourni une magnifique saison s'adjugeant toutes les grandes épreuves en se jouant.

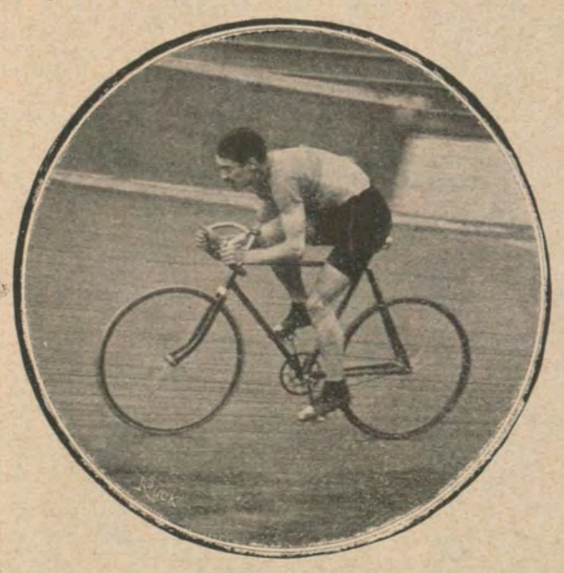
Le Championnat de France, le Grand Prix de Paris, le Championnat du Monde, rien ne lui a échappé. Et les finales qui réunissent l'élite des coureurs ont été remportées par lui avec deux et trois longueurs d'avance. Il est de fait que lorsqu'on voit courir Friol, on a une impression de vitesse angoissante. Cet homme file, file, on se demande s'il n'a pas un moteur de 80 H.P. dans les jambes!

Et après une série de victoires splendides, le même Friol s'est fait battre lundi dernier dans le Grand Prix de la République à Buffalo. Je ne sais si les opinions politiques de notre champion l'empêchent de triompher un jour de Fête Nationale, en tout cas ce fut bien imité.

Darragon, au contraire, l'autre champion du monde, venait de triompher dans la course de 50 kilomètres devant Dussot et Nat Butler. Mais lui, il est l'athlète dans toute l'acception du mot. Bâti en force, bien découplé, on sent que ce jeune depuis longtemps déjà sur la brèche, a une longue carrière encore devant lui. Champion du Monde en 1906 et en 1907, son nom brillera souvent encore sur cette liste. Et tout le monde s'en montrera ravi. Car ce ne sera pas seulement le meilleur homme qu'on admirera, mais encore le plus sérieux et le plus sympathique. La place me manque pour mettre sous les yeux des lecteurs la liste de ses succès. Mais personne, pas même Walthour, le seul qui puisse lui être opposé, n'a autant de fleurons à sa couronne de champion. Il n'est pas seulement l'homme le plus vite en demi-fond, il est aussi le plus habile, le plus fin. Il est vrai qu'il faut faire rejaillir quelques-unes de ses qualités sur son excellent entraîneur, André, mais n'est-ce pas déjà une science que de savoir choisir le meilleur pacemaker? Cependant, il est des stayers dont on dit : « Oh! du jour où il ne sera plus entraîné par un tel, il ne gagnera plus. » Tandis que Darragon donne l'impression que derrière le moins bon, il trouvera cependant le moyen de triompher.

Saluons Darragon, saluons Friol, qui ont fait renaître le prestige cycliste de la France, prestige qui était bien en baisse depuis 1900.

JACQUES MORTANE.



Friol sprintant.

Lorsque Friol place son sprint, il laisse sur place ses adversaires qui emballent à fond, mais ne peuvent résister à cette locomotive humaine.

Passe-temps de champion.

Darragon goûte lui aussi les délices du diabolo, et sur la pelouse de Buffalo, terrain idéal pour ce sport, s'entraîne avec opiniâtreté. Puis il enfourche sa bicyclette et se met dans le sillage de la moto montée par l'excellent André.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

L'auto-aérolithe exécute par Mlle Aboukaia : chute et saut périlleux de 12 mètres dans le vide en automobile.

L'UNITÉ DE RÈGLEMENT

ENFIN nous avons un règlement. La question a été tranchée et vite tranchée par le Congrès des délégués de l'A. C. F. qui s'est réuni dimanche dernier à Ostende.

La chose n'alla pas, néanmoins, sans discussion. Chaque pays avait sa formule : l'Allemagne, la cylindrée : la France, l'alésage ; l'Italie, la liberté. On craint que celle-ci ne dégénère en licence. Les délégués italiens arrivaient d'ailleurs disposés à toutes les concessions pour aboutir à un résultat, prêts à soutenir la formule qui réunirait le plus d'adhérents. On n'est pas plus beau joueur. Les Italiens seraient-ils si sûrs de gagner dans tous les cas ?

Bref, la cylindrée fut repoussée, et l'alésage adopté en principe. Ce fut alors une bataille sur les dimensions. L'Allemagne demanda 132, la France soutenait 160. De millimètres en millimètres, les concessions se succédèrent, l'entente finit par se faire sur un chiffre moyen, 155.

Tout le monde fut d'accord pour adopter un poids minimum qui fut fixé à 1.100 kilos.

O vicissitude des règlements ! Nous avons marché pendant des années sur un poids de 1.000 kilos *maximum*, nous voici maintenant avec 1.100 kilos minimum !

Les moteurs devront donc avoir dorénavant un alésage maximum de 155 et un poids minimum de 1.100 kilos. Il va de soi qu'il s'agit de moteurs à quatre cylindres. Pour les six cylindres, les dimensions seront fixées par une formule à établir qui donnera 120 environ. C'est une des meilleures solutions qui triomphe. Mais quelque fut celle qui dût l'emporter, il est certain que tout valait mieux que la gabegie dans laquelle nous nagions depuis le commencement de l'année. Les constructeurs savent, dès à présent, sur quelles lois ils peuvent se fixer pour établir leurs voitures de courses de l'an prochain. Les vitesses qu'elles permettront d'obtenir seront, sensiblement les mêmes que celles de cette année. Mais tous les soins des constructeurs devront être dirigés sur le perfectionnement des moteurs.

A notre avis, la meilleure formule était celle-ci : la consommation. De ce qu'elle était délicate dans son application, on aurait tort de conclure qu'elle fut mauvaise dans ses résultats.

F.-A. WHEEL.

Départ d'une course d'automobiles de 24 heures disputée récemment à Point Breeze Trak, près de Philadelphie.

CYCLISME

Passage à Ligny de la course Reims-Nancy gagnée par André Trousselier en 7 h. 21 m. devant Pasquier.

VIEILLES GLOIRES !

FRIOL et Darragon sont les hommes du jour. Leur saison exceptionnelle justifie cet engouement. Et personne plus que nous n'admire leur qualité vraiment merveilleuse, mais n'oublions pas les vieux. Soyons charitables et souvenons-nous de ceux qui nous enthousiasmèrent jadis. Je ne veux pas parler de Jacquelin qui après avoir été l'homme d'hier semble devoir redevenir l'homme d'aujourd'hui. Il est encore sur la brèche. Celui auquel je songe est un brave garçon qui fut une gloire non-seulement en France, mais aussi en Amérique où son énergie et son courage dans les Six Jours de Madison lui valurent l'admiration de tous les yankees. Je parle de Jean Gougoltz. Ce champion de jadis à abandonné la piste en tant que cycliste, mais il y reparaît encore de temps à autre comme pacemaker. Il sait ménager son poulain et le faire passer quand il convient, mais ce n'est point là son rêve. Son rêve ? oh ! il est bien simple. Il pensait l'avoir réalisé dernièrement, mais hélas ! la guigne s'acharna et prit le dessus. Il voudrait être conducteur d'automobiles. Ecellent mécanicien, metteur au point hors ligne, il conduit avec une sûreté remarquable. Gresse s'était assuré ses services et allait lui confier une voiture dans la Coupe de l'Empereur, lorsque sa mort tragique vint réduire à néant les espoirs du brave Gongoltz.

Espérons que la mauvaise passe est rompue et que d'ici peu nous admirerons le vieux Jean au volant d'une robuste automobile qu'il conduira à la victoire, comme il y conduisait sa bicyclette.

C'est la grâce que souhaitent tous ceux qui connaissent ce sympathique coureur. J. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 3 au 7 Juillet.

CYCLISME

Dimanche 7 Juillet.

Parc des Princes. — *Championnats du monde :* 100 kilom. derrière motos : 1. Darragon, en 1 h. 18 m. 23 s. 2/5 ; 2. Verbist ; 3. Parent. — *Vitesse :* 1. Friol ; 2. Mayer ; 3. Rutt.

Jeudi 11 Juillet.

Buffalo. — *Course des nations* (10 kilom. à l'Australienne) : 1. Poulain ; 2. Mayer ; 3. Major Taylor ; 4. Rutt ; 5. Dupré ; 6. Jacquelin ; 7, Schilling ; 8. Friol (arrêté).

Match Darragon-Butler : (30 kilom. derrière motos) : 1. Darragon (25 m. 26 s. 4/5) ; 2. Nat Butler.

ATHLÉTISME

Dimanche 7 Juillet.

Paris à la nage : 1. Billington ; 2. Estrade ; 3. Cattaneo ; 4. Altieri ; 5. Ted Heaton ; 6. Paulus ; 7. Latinier ; 8. Miss Johnson.

Stade Français, 110 m. haies : 1. Choisel (16 s. record) ; 2. André ; 3. Communeau.

HIPPISME

Dimanche 7 Juillet.

Auteuil. — *Prix Aguado* (haies, 2.800 m.) : 1. Clouet, à M. Veil-Picard (Parfrement) ; 2. Patricien ; 3. Astral II (12 partants),

Prix Firino (steeple, 5.000 m.) : 1. Parana II, à M. Jacques Hennessy (H. Roberts) ; 2. Fer ; 3. Cremant (7 partants).

Prix du Général O'Connor (steeple, 4.000 m.) : 1. Aïcha II, au lieutenant de Mullenheim (lieutenant d'Abzac) ; 2. Eudore ; 3. Our Johnny (17 partants).

Lundi 8 Juillet.

Saint-Cloud. — *Prix Legoux-Longpré* (trot monté, 4.000 m.) : 1. Dangeul, à M. Hémard (Pain) ; 2. Décidée ; 3. Don César (6 partants).

Mardi 9 Juillet.

Compiègne. — *Grand Prix de Compiègne* (3.500 m.) : 1. Megot, à M. Maurice Caillault (Jacquemin) ; 3. Reître ; 3, Catalpa (7 partants).

Jeudi 11 Juillet.

Auteuil. — *Prix Ragotsky* (2.600 m.) : 1. L'Inconnu, à M. L. Merino (Bellhouse) ; 2. Cavalcadour ; 3. Saint-Léonard (15 partants).

MEETING D'EVIAN

La Société Nautique d'Evian organise pour les 31 août, 1er et 2 septembre prochains, avec le bienveillant concours de la presse, un grand Meeting de canots automobiles, des régates à voiles et à l'aviron (3e année).

Ces courses seront dotées de 27.000 francs de prix.

Le programme et le règlement en seront publiés incessamment.

ATHLÉTISME

Un double du match Cambridge contre Toute l'Angleterre, gagné par R. F. Doherty-Blundell sur Powell-Ball Green.

LA PERSÉCUTION

TELS les chrétiens sous Néron, le diabolo sous Lépine se voit persécuté. A peine ce jeu était-il devenu un sport, voilà que le Préfet de police prend des décisions vexatoires. Dans quel temps vivons-nous, mon Dieu !

Le diabolo est considéré comme dangereux. Pensez donc les baguettes ! Vous êtes pris d'un bâillement soudain dans le dos d'un *diaboliste* et, sans souci de la bonne éducation, vous ne vous cachez pas la bouche, vous risquez d'avaler l'un de ces bâtonnets en bambou. Donc jeu dangereux ! ! En outre, supposez que porteur d'un œil de verre, vous regardiez voler en l'air le diabolo. Eh bien ! mal lancé, il peut retomber sur votre œil et le briser en mille miettes, donc re-jeu dangereux ! Vous ne vous doutiez pas de tous ces périls, mais le regard vigilant de la police veillait et vrai ! nous n'avons pas à le regretter, on n'a pas tant d'occasions de s'amuser en ce pauvre monde.

Or, le diabolo est interdit maintenant en dehors des grandes artères. Là, vous pouvez vous en donner à cœur joie. Tout cela est d'ailleurs affaire d'appréciation. Suivant qu'on est myope ou presbyte, une artère peut être considérée comme grande ou petite.

Mais ce n'est pas tout, il paraîtrait que la marche va être d'ici peu interdite. M. Lépine s'est aperçu que lorsqu'on passe dans les rues d'un pas paisible, on peut écraser les cors de ses contemporains, mettre ses pieds là où il ne faudrait pas, sans compter que l'on use les trottoirs. Eh bien ! cela ne suffit-il pour justifier la mesure déjà pas si bête qui va être prise prochainement ?

JACQUES MORTANE.

HIPPISME

M. Vanderbilt conduisant à Londres son mail-coach avec lequel il a remporté le premier prix au concours de l'Olympia.

A TRAVERS COURSES

LES courses de chevaux ont paru un peu ternes pendant ces semaines écoulées ; elles ont eu à soutenir la concurrence effrénée que leur ont fait les Horse Powers, autrement dit les H. P. du fameux circuit de Dieppe. C'est que le Français est devenu depuis quelque temps tout à fait sportsman ; et la formidable randonnée qui s'est courue, le 2 juillet, sur les côtes de la Manche a absorbé toute son attention.

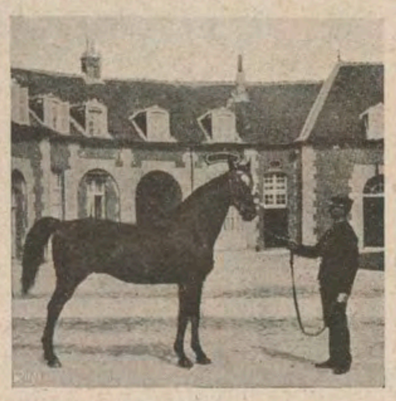
La grande épreuve automobile aura prouvé au public que, tout comme dans les épreuves hippiques, il y a des favoris qui remportent la victoire, des gagnants moraux, des outsiders qui se révèlent, des moteurs qui se dérobent, d'autres qui claquent. Je puis même dire qu'un témoin oculaire m'a affirmé avoir vu tirer une voiture ; mais, renseignement pris, c'était pour la ramener au garage. Enfin, l'affluence du public a démontré qu'il existait encore ici-bas des gens qui s'intéressent au sport pur et désintéressé. Car, vous savez, pour les courses, personne ne s'y trompe : ce ne sont pas les chevaux qu'on va voir, c'est la course de la pièce cent sous. Tout le monde est au courant ; il ne se passe pas de semaine que les journaux ne nous content un nouveau méfait du pari mutuel. Et pourtant ce n'est pas l'avis des Arabes : un précepte du Coran dit : L'argent qu'on dépense pour les chevaux passe, aux yeux de Dieu, pour une aumône qu'on fait de sa propre main. Aussi, lorsque je quitterai cette terre, j'ai bien l'intention de demander à la première âme que je rencontrerai, le chemin du paradis de Mahomet ; outre que les descriptions qu'on nous en a faites ne sont pas pour m'en dégoûter, je suis sûr que, comme vieux client du mutuel, j'y serai reçu à bras ouverts. C'est donc tout avantage.

Au point de vue hippique, pas grand'chose de nouveau. Ah si, pourtant ! Il paraît que la nouvelle génération est mauvaise. L'autre jour deux pouliches ont battu des poulains ; ça ne dit rien de bon. Et puis, il paraît que la génération actuelle, celle qu'on croyait si mauvaise, il paraît qu'elle est très bonne ; on s'en est aperçu parce que l'Inconnu a battu Cavalcadour et Saint-Léonard dans des conditions désavantageuses. A part ça, rien de neuf.

BOÏARD

UNE ÉCUYÈRE HARDIE

Mlle d'Orb, ravissante écuyère, en représentation au Jardin de Paris, *réussit l'exploit peu banal de sauter un obstacle de 1m80 avec un élan réduit et, chose qui n'avait jamais été encore faite, de franchir à cheval un fiacre. Cet exercice est très périlleux et très émouvant.*



Krakatoa, par Thunderbolt et Little Sister, étalon de pur sang anglais, l'un des beaux échantillons des haras du Pin.

LES CHAMPIONNATS DU MONDE

Par PAUL HAMELLE

Les Championnats du monde sont terminés — Darragon et Friol en sont sortis vainqueurs — Notre collaborateur rappelle comment a débuté cette solennité sportive

Le capitaine Humbert.
Député de la Meuse, président de l'Union Vélocipédique de France, chargé de l'organisation des championnats du monde de 1907.

L'HISTOIRE des championnats du monde, c'est l'histoire même du cyclisme.

De tout temps il y a eu des champions du monde : il y en avait, même quand il n'y avait pas de championnats du monde, je veux dire des épreuves ayant le droit d'en porter le titre ; il n'y en a même jamais tant eu qu'en ces temps de la barbarie primitive et du chaos originel.

En vérité, ce n'est guère que depuis une dizaine d'années que les championnats sont réglementés.

Jadis le Championnat du Monde était la course ouverte et professionnelle — ouverte vraiment oui, et vraiment trop, puisque née du caprice et laissée à la merci d'un impresario quelconque, d'un directeur de vélodrome, d'un individu sans mandat — par opposition au Championnat National amateur régi par la Fédération, organisé par le Club.

Ce disant, je pense à l'Angleterre, à l'Ecosse, à l'Irlande, berceaux du cyclisme naissant.

L'Angleterre a eu les premiers championnats du monde ou soi-disant tels. Ils avaient pour théâtres principaux, les capitales du Pays-Noir (Black Country), Leicester et Wolverhampton. Sur les belles pistes de cendre sombre d'Aglestone Road-Grounds, de Belgrane Road-Grounds, de Leicester, se disputaient chaque été et plusieurs fois chaque été, les championnats des 10 milles, des 20, 25 et 50 milles ; et sur le rouge ruban de briques pilées qui contournait le fond verdoyant de la cuvette de Molineux Road-Grounds à Wolverhampton, on courait « le ruban bleu » de la piste, le mille. A Newcastle et à Leeds, je crois qu'on avait réservé les 100 milles.

Parmi les noms les plus souvent acclamés des foules ouvrières du samedi anglais, se détachent et rayonnent ceux de John Keen, de Fred Cooper, de Dick Hawell, de Fred-Wood, et ceux aussi qui nous sont plus familiers de Nohé de Civry, de Duncan, de Medinger. Et certes un Hawell, un Wood, étaient de vrais champions, les meilleurs hommes du monde en leurs beaux jours.

Chose singulière, l'Amérique toujours éprise des épreuves et des titres sonores, n'a pas eu de Championnat du monde ; elle se contentait d'organiser des tournois monstres à Hartford, à Springfield.

Parallèlement aux championnats professionnels du monde, sans rapports avec eux, les championnats amateurs de la R. C. U., qui n'en avaient pas le titre, mais, qui, plus qu'aucune autre épreuve, en avaient la réalité. Ils ne se disputaient, sur certaines distances classiques 1, 5, 25 et 50 milles, qu'une fois par an, sous le sévère contrôle de la R. C. U. ; et ils étaient ouverts à tous les amateurs du monde. Les pistes de la capitale : Captal Palace, Lillie Bridge, Paddington, Herne Hill, n'en avaient pas le monopole, on faisait sa part, et très large à la province, Birmingham, Bristol, Newcastle, Liverpool, etc. Il suffit de constater que Cortis, Sanders Sellers, Furnivall, Osmond, Synyer, Zimmerman et Sanger ont été champions du mille anglais, et que chacun de ces hommes a été le meilleur du monde, à son heure, ou tout au moins l'égal du meilleur. Cependant il n'en était pas champion, nominalement, faute de championnat.

Cette période chaotique, dure jusqu'aux alentours de 1890, jusqu'à l'avènement définitif de la bicyclette et du pneumatique, qui réunis, vont donner au cyclisme un prodigieux essor.

Alors l'univers cycliste s'élargit ; des contrées isolées, jusqu'alors un peu en dehors du mouvement, entrent en scène ; des rapports de fait s'établissent entre elles qui vont insensiblement se transformer en rapports de droit. Un effort d'organisation commence.

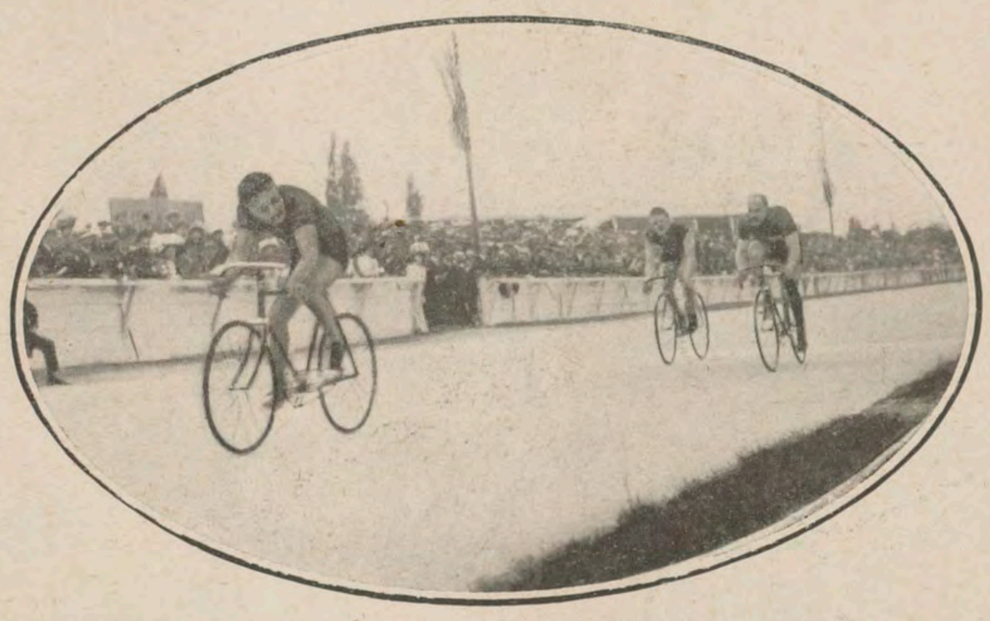
Les Championnats du Monde officiellement organisés

Cet effort se traduit, se symbolise par l'institution des Championnats du monde, qui mettant enfin d'accord le mot et la chose, se proposent de découvrir et de sacrer champion du monde, le meilleur homme d'ici.

Il y a à peu près une douzaine d'années, que ce bon ouvrier de la première heure, trop méconnu, Henry Sturmey, tenta de grouper en une fédération globale, toutes les Unions cyclistes, disséminées en Europe, en Amérique et ailleurs et qu'il réussit à mettre sur pied et à faire courir chaque année, tantôt ici, tantôt là, au nom de cette Union des Unions, l'I. C. A., l'International Cycliste Association, une double épreuve solennèlle, un championnat amateur et un championnat professionnel ; les vainqueurs de chacune d'elles se rencontraient dans un match final d'où sortait le Champion du monde.

L'idée était grande et belle. Mais l'œuvre édifiée sur des bases trop étroites — je veux parler de son règlement auquel s'adaptait mal le génie de beaucoup de nations contractantes — ne tarda pas à chanceler. Pourtant, comme elle répondait à une nécessité de l'heure, elle ne mourut pas tout entière. Sur les ruines de l'I. C. A., ou plutôt de ses ruines surgit une association nouvelle, d'esprit plus large et plus moderne, d'esprit et de tendances plus pratiques, l'U. C. I., l'Union Cycliste Internationale.

Depuis une décade environ, l'institution fonctionne à souhait, si bien qu'on peut la regarder maintenant comme à l'abri des accidents du premier âge. Elle a victorieusement subi l'épreuve du temps, et sans être parfaite, elle a accompli l'essentiel de sa mission qui était de maintenir l'ordre et un minimum d'honnêteté dans ce sport si hétérogène de la roue, lequel sans lui, serait devenu, comme tant d'autres, où l'argent domine, la proie des charlatans et des aigrefins. De cela que l'U. C. I. soit louée jusqu'à la fin des temps par tous ceux qui aiment le cycle !



Arrivée de la finale du championnat de vitesse.
Dans une envolée superbe, Friol passe la ligne d'arrivée, tandis qu'à deux longueurs, Mayer et Rutt luttent pour la seconde place. (*Bicyclette* Peugeot).

Les Championnats à la France

Les Championnats de 1907 sont courus. Ils sont faits pour réjouir et sporstmen et chauvins. Je veux dire qu'ils ont consacré officiellement la supériorité de deux français établie dans vingt courses précédentes. De chacun des deux hommes qui ont remporté la victoire le 7 juillet 1907, on peut affirmer avec une quasi certitude qu'il était le 7 juillet 1907 le meilleur homme du monde dans sa spécialité. A cette date. la chose et le mot furent d'accord. Que demander de plus à un Championnat ?

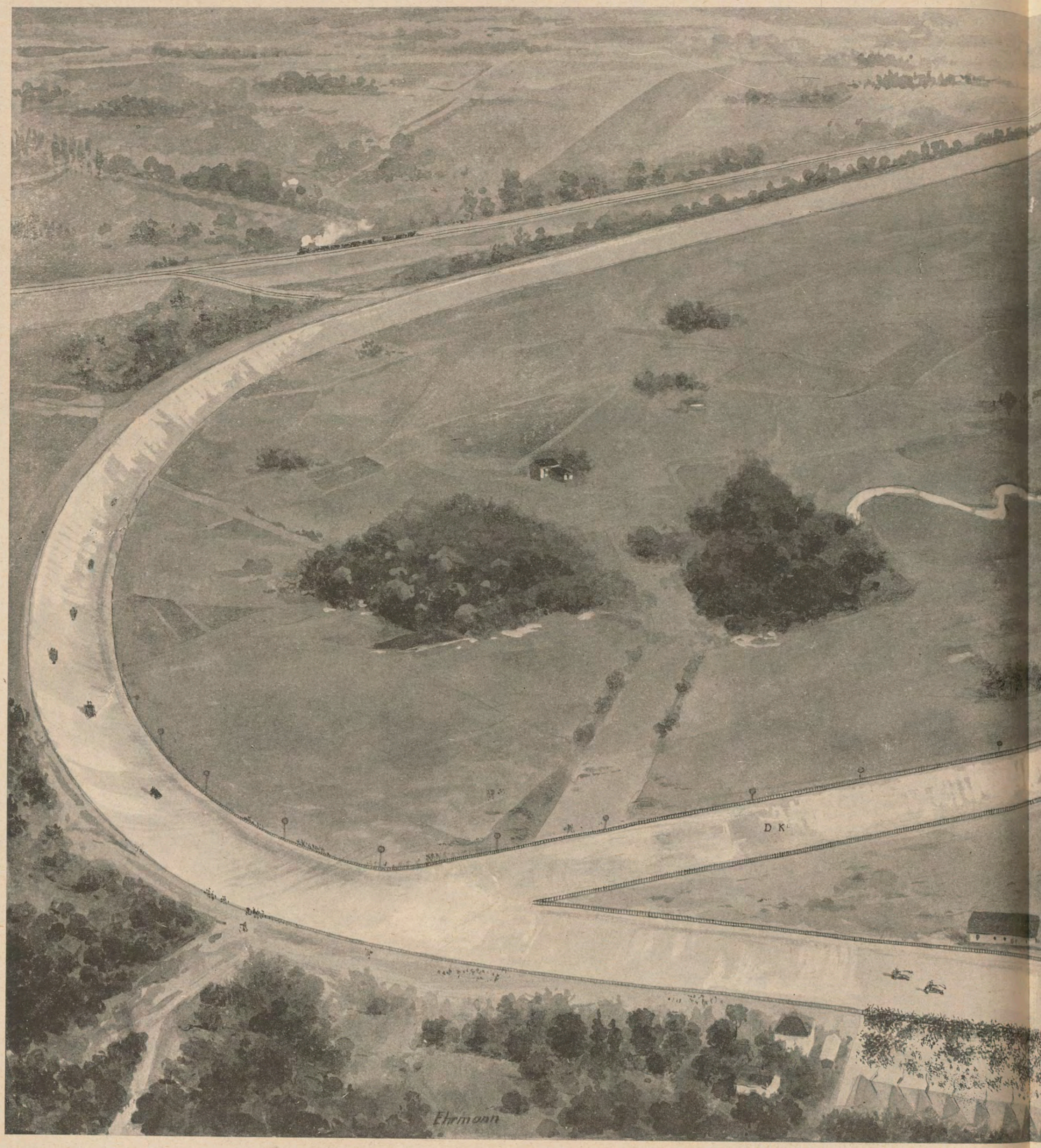
De la course de Darragon, rien à dire ! Il a galopé par dessus tous ses concurrents, du commencement à la fin ; et je ne vois personne aujourd'hui, même Walthour, momentanément hors de forme à la suite d'innombrables chutes, qui eut put lui ravir le titre de Champion.

Dans l'épreuve de vitesse, Friol, parti en un démarrage éblouissant de la dernière position, à 250 mètres du poteau, franchit la ligne rouge avec deux longueurs d'avance pleines sur Mayer et sur Rutt. Ellegaard et Poulain régulièrement battus dans leur demi-finale ! Et à 7 ans de distance sur la même piste, Friol renouvelle ainsi l'exploit de Jacquelin : il gagne après le Grand Prix et le Championnat de France, le Championnat du Monde.

Darragon passe Dussot.
Darragon s'est adjugé facilement le championnat de fond, couvrant les 100 kilomètres en 1 h. 18 m. 23 s. 2/5.

PAUL HAMELLE.

L'AUTODROME DE

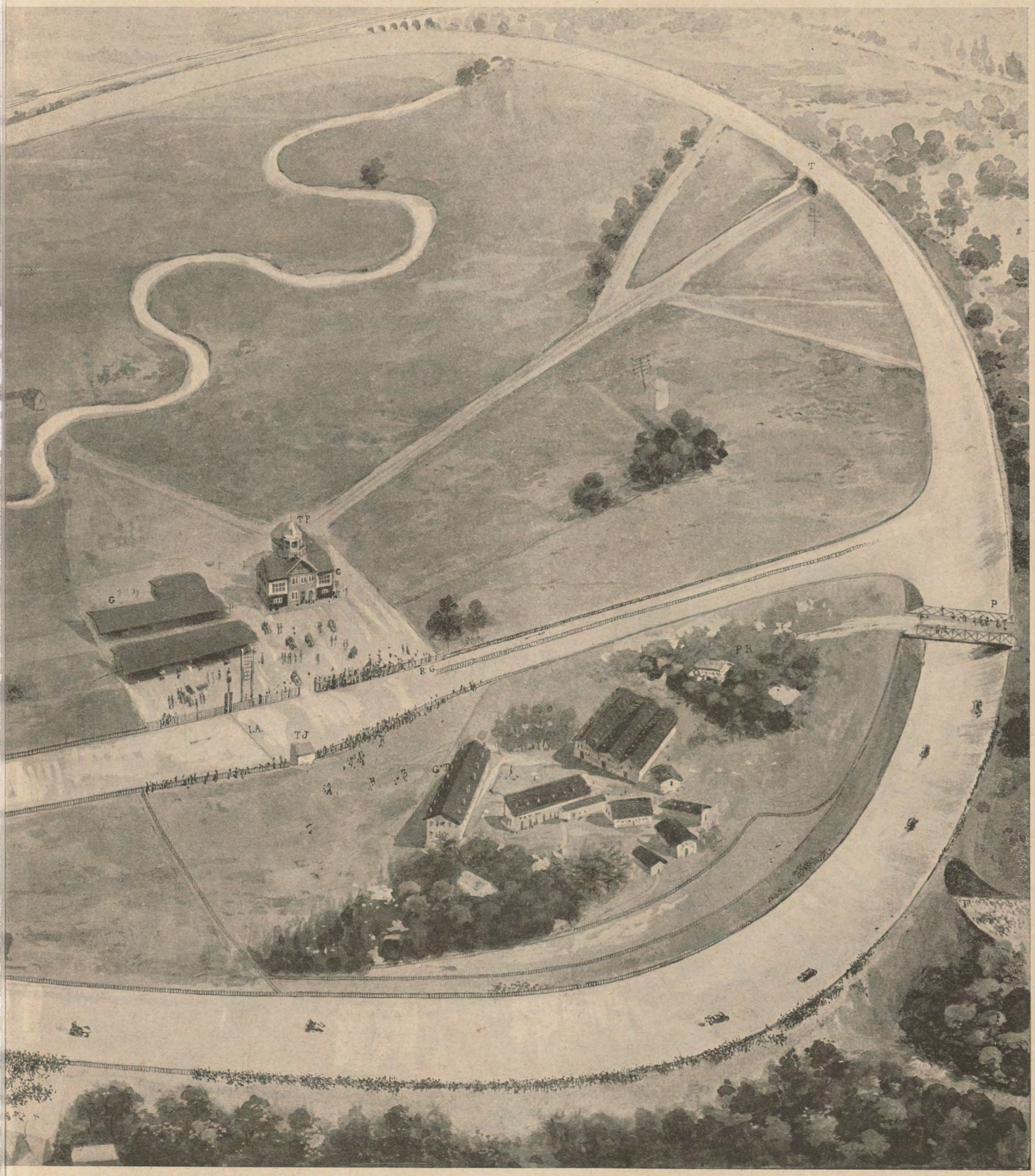


VUE A VOL D'OISEAU DE L'A

Le 6 juillet a été inauguré à Weybridge, à trente kilomètres de Londres, l'autodrome de Brookland. La piste a un développement de 4.436 m. et 30 m. de large. Les virages y sont relevés de manière à permettre une vitesse de 170 kil. à l'heure. Le tracé de cet autodrome est une immense piste ovale avec une ligne droite d'arrivée. De nombreux refuges existent sur la piste pour permettre aux voitures en panne de se garer. Ce travail a été mené à bien

DKL : le dernier kilomètre en ligne droite. — **G** : garage. — **LA** : ligne d'arrivée. — **TJ** : tribune du juge. — **TP** : tribune de la presse- — **C** : châlet du Club.

BROOKLAND (Voir p. 39 - 40)



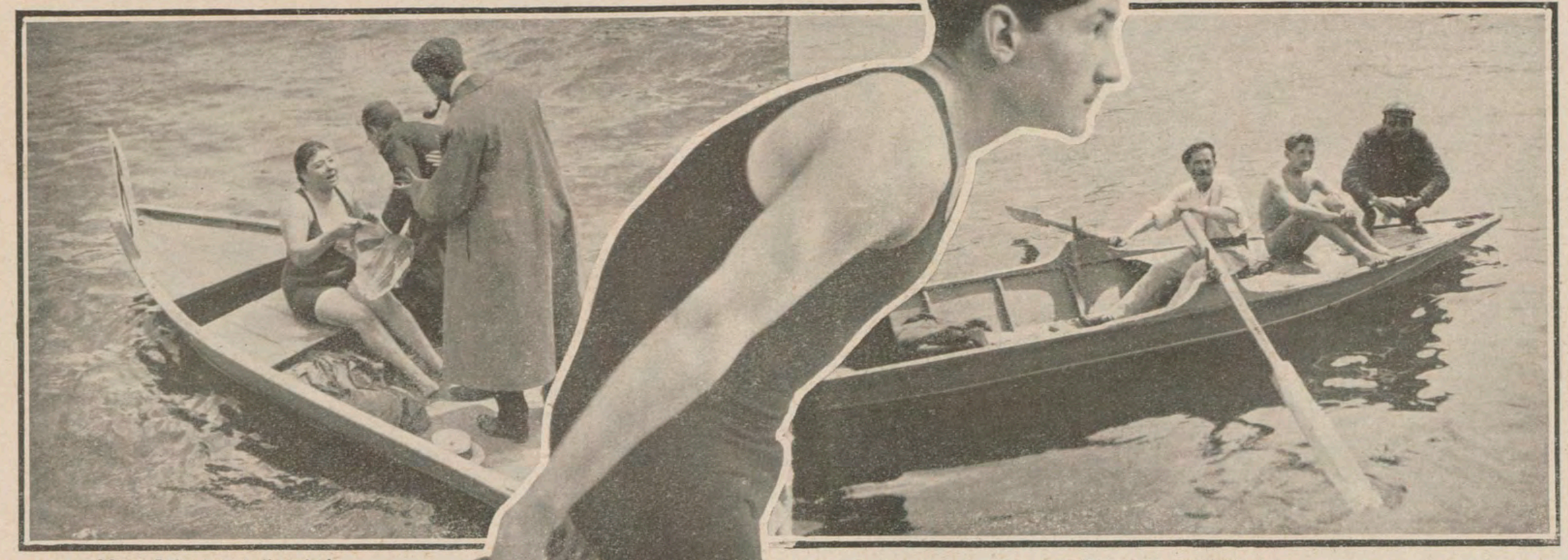
AUTODROME DE BROOKLAND

en moins de six mois avec l'aide de 1.500 ouvriers, 6 locomotives, 10 grues à vapeur et 250 wagons. Les dépenses se sont élevées à 3.750.000 francs. L'autodrome de Brookland inaugure en Europe une nouvelle façon d'envisager le sport automobile, mais il n'est pas à craindre qu'elle puisse nuire aux courses de route. Les vélodromes n'amoindrissent point le succès des Tour de France, Bordeaux-Paris, etc. L'avenir nous fixera d'ailleurs sur ce point.

b. — RG : Retour vers le garage. — GT : grande tribune. — T : tunnel sous la piste pour les voitures. — P : passerelle réservée aux membres du Club.

Ma première Traversée

Par ESTRADE



Miss Johnson à l'arrivée.

Miss Johnson est une des deux femmes ayant pris part à cette épreuve. Elle accomplit le parcours en 3 h. 10 m. 4 s.

Estrade à l'arrivée.

Estrade, qui accomplit le parcours en 2 h. 24 m. 31 s. 2/5 arrivant à 6 m de Billington, et battant le splendide lot de champions qui lui était opposé, n'a nullement souffert de la fatigue ni du froid.

Le jeune Estrade, qui fut la révélation de la traversée de " Paris à la nage ", dans laquelle il se classa second, fait connaître ses impressions aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*

Il y a huit ans que je sais nager, et du jour où je commençais à barboter dans la Marne, je me mis à aimer mon sport plus que toute autre chose: maintes fois fatigué par le travail de toute une journée, je trouve encore le courage d'aller m'entraîner le soir dans une piscine pendant une heure ou deux.

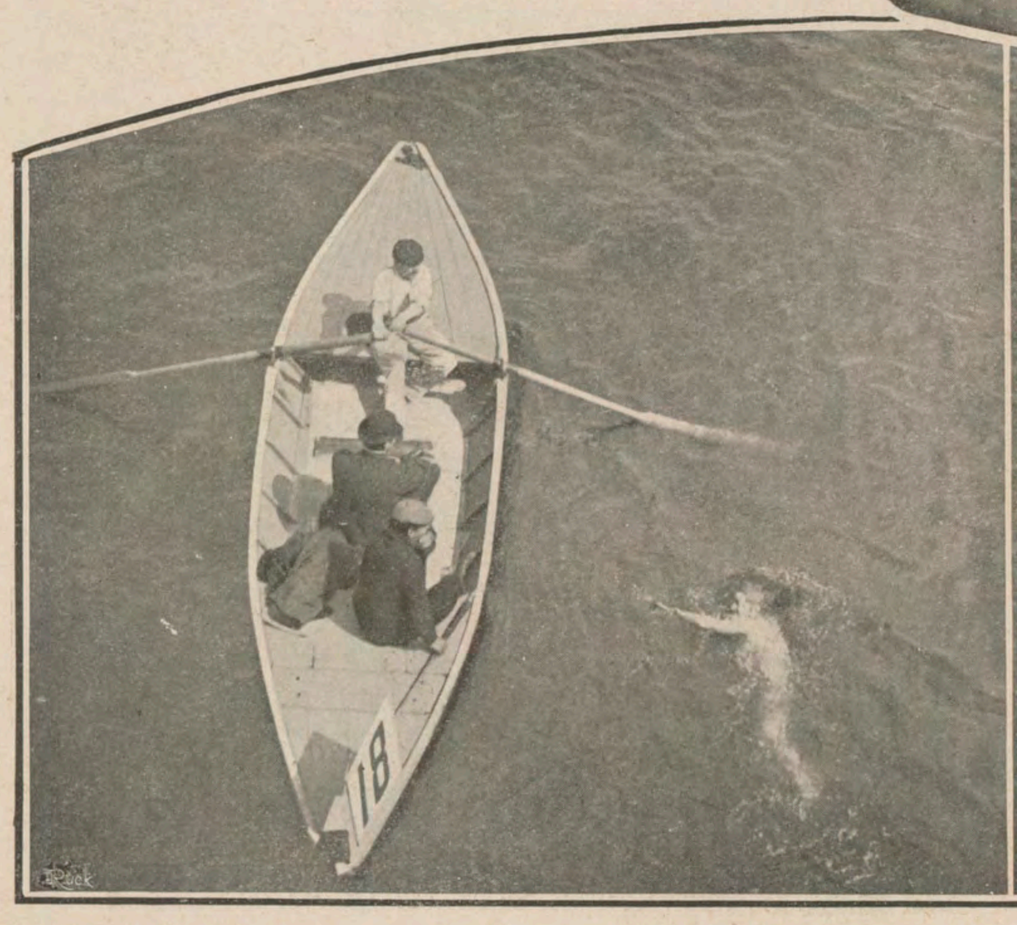
Si j'avais déjà pris part à quelques courses de pupilles, je peux dire que mon véritable début fut dans les élimitoires, et que ma première course importante est la traversée de Paris, car jamais je n'avais fourni un semblable effort.

Du reste, sans mon entraineur Peyrusson, qui m'a secondé avec une clairvoyance extraordinaire, la seconde place m'eut échappé. Si, à trois reprises différentes, il ne m'avait forcé à continuer, et s'il ne m'avait remonté le moral comme il l'a fait, j'eusse abandonné. Pourtant la fatigue n'était pour rien dans mon découragement, et je ne sentais aucunement le froid, pas un nageur ne me mettait en péril, c'est surtout le moral qui travaillait. Plus j'avançais, plus je sentais l'énervement me gagner.

Je peux compter comme facteur de ma performance le public, toute cette foule qui de bout en bout me suivit en me prodiguant ses encouragements; le meilleur entraîneur, c'est encore le public.

On m'a tellement félicité de mon record, j'ai lu dans tant de journaux que j'étais la révélation de l'année, et que je deviendrais plus tard le Billington français, que je finirais par le croire. Pourtant j'aurais peut-être tort de trop avoir confiance en moi, car combien de champions naissants ont pour seul titre de gloire d'avoir été une révélation Ils se sont révélé, et c'est tout. Je ne veux poi t rester sur ce premier succès. J'ai été très heureux, très fier d'avoir fini relativement près de Billington, que je considère comme le meilleur nageur existant. Je veux continuer à améliorer ma nage et surtout mon endurance. Je ne m'endormirai pas sur mes premiers lauriers : l'entraînement m'en fera récolter d'autres.

Eugène Estrade



Estrade en course.

Comme la plupart des nageurs professionnels, Estrade pratique l'over arm strock. C'est pourquoi il fatigue très peu.

Estrade plongeant.

Agé seulement de 16 ans, Estrade est mécanicien-ajusteur à la Compagnie d'Orléans.

Billy et Cattaneo.

Billy et Cattaneo luttent âprement pour la troisième place. Billy va être forcé d'abandonner au pont de Passy.

(Article et Clichés de nos envoyés spéciaux).

LE TOUR DE FRANCE

Seuls de toute la presse périodique, nous faisons suivre le Tour de France afin de faire assister nos lecteurs le plus fidèlement possible à cette formidable randonnée, à cette chasse que se livre, tout autour de la France, l'élite de nos stayers

Metz, le 11 juillet.

Ils sont arrivés hier. Je regrette de n'avoir pas été sur la ligne du but, un bon cliché photographique aurait été le meilleur juge, car on discute encore dans les milieux cyclistes si c'est bien Georget premier ou Trousselier. Enfin le dead heat Tardif a clos la discussion.

Que vous dire de la réception à Metz? Elle fut chaude et tout à fait sportive.

Le comte Zeppelin (cousin du constructeur du dirigeable allemand, m'a-t-on affirmé) s'est montré d'une courtoisie et d'une affabilité extrêmes. Parlant le français le plus pur, il nous a dit combien il était heureux de recevoir lui-même les « Tours de France », les constructeurs et les journalistes qui les accompagnaient.

Cela m'a changé un peu du Circuit de Dieppe où, pour la onzième fois expulsé avec mes collègues, le gendarme normand me disait :

« C'est core vous avec vos boétes, faut pas m'la faire à moé, v'savez, allons ouste, circulez. »

Tandis que le gendarme allemand se rendant compte que je n'étais pas venu là pour m'amuser, mais pour fixer sur la plaque sensible cet événement sensationnel, le premier passage en pays annexé d'une course purement française, criait à la foule :

Berücksichtigen sie den Photographen machen sie gefl platz. (Considérez le photographe, faites place, s'il vous plaît).

Nous venons de visiter la ville avec Trousselier, Georget, Petit-Breton, Fabert, qu'accompagnait l'ami Beaugé, plus connu sous le nom de Zézigue.

Sur la Parade Platz nous avons assisté au changement de la garde, opération qu'on nous avait conseillé d'aller voir.

Très curieux en effet que ce défilé en musique de la garde montante. Passerieu « blague » le pas de parade saccadé de la canne major, mais trouve tout de même ça imposant.

Nous rencontrons le joyeux Dargassie de Grisoles, qui nous présente « Monsieur Pépin ». « Connaissez-vous « Monsieur Pépin » ? C'est le doyen des Tours de France. Riche, ayant pignon en son château de Gontaut, c'est le Mécène, des cyclistes toulousains : il les nourrit, leur paye tous leurs frais ». Il faut voir l'équipe joyeuse.

« Vivement ce bon soleil du Midi, me dit Dargassie, avec son accent, je crois qu'on va y laisser sa peau ici. Monsieur le photographe, j'ai failli mourir dans la nuit précédente. Quelle nuit exécrable!

« Perdu avec M. Pépin dans un patelin près de la frontière, nous avons fait 15 kilomètres à pied pour trouver une maison habitée. Ah! oui, beau cogner, on nous a pris pour des apaches et le bourgeois ne voulait pas nous ouvrir. La pluie tombait et nous autres, pauvres cyclistes, nous étions trempés comme des soupes.

« Enfin, au bout d'une demi-heure, le bourgeois nous ouvre et consent à nous laisser coucher à l'écurie et nous avons dormi deux heures, nos vêtements étalés sur des ficelles pour les faire sécher, et nous tout nus dans la paille fraîche, couverts avec des vieux sacs à pommes de terre, vous voyez le tableau, monsieur le photographe. »

Quelles luttes épiques contre le mauvais sort, il y a cent anecdotes à raconter.

Coureurs d'hier, managers d'aujourd'hui

Beaugé est ravi : ses poulains sont frais et roses : « Mon vieux, me dit le joyeux Zézigue, j'ai ma combine, on n'a pas été à l'école de Chopy Waburton sans faire à son tour des élèves, tu vas voir ça, les secrets de l'entraînement, ça me connaît. »

Le départ à Beaumont-sur-Oise.

Le départ du Tour de France a été donné le 8 juillet à 93 coureurs. La première étape, Paris-Roubaix est revenue à Trousselier, en 8 h. 49 m. 30 s.

A 200 mètres de l'arrivée, à Metz.

Emile Georget et Louis Trousselier, précédant Petit-Breton, sont salués par les soldats allemands. Ces trois excellents coureurs luttent déjà pour la première place, lutte qui se terminera par un dead heat, faisant l'étape Roubaix-Metz (400 kil.) en 13 h. 39 m. 15 s.

Passerieu Cadolle Emile Georget

Le Tour de France à Metz.

Acclamés par la foule, les coureurs trouvent cependant le temps de se faire photographier pour la Vie au Grand Air.

Trousselier, toujours gouailleur, amuse toute la galerie par ses facéties. On ne dirait vraiment pas qu'il reste plus de 3.000 kilomètres à faire sur deux roues.

Une petite visite aux managers s'impose. Alibert, toujours calme, a confiance dans l'issue du Tour. Aucouturier met lui-même la main à la pâte, nous le trouvons occupé à mettre des boyaux neufs aux rones des vélos des coureurs. Je l'interwieve :

— Eh bien! mon vieux Aucouturier, ça te change un peu, cette année, d'être manager.

— Qu'est-ce que tu veux on ne peut pas toujours courir, faut bien aider à faire courir les autres.

Je sens qu'Aucouturier a des regrets, le brave Hippolyte trouve que la grande route est toujours la charmeuse. Pour lui, le chemin de fer qu'il est obligé de prendre entre chaque étape, ne lui dit rien du tout. Ah! s'il pouvait reprendre son vélo comme l'année dernière, avec quelle gaîté de cœur il le ferait!

Parade de la Garde.

Passerieu, Trousselier et notre photographe Simons, assistent à la parade de la Garde.

Les Guignards.

Teychenne et Devilly arrivent les derniers à 4 h. du matin à Metz après s'être perdus et avoir couché dans les bois.

Dans la Kleinparisenstrass nous croisons des coureurs : ils se promènent en maillots qui furent multicolores jadis, mais dont la pluie et la poussière ont bien fané les couleurs et les font ressembler à de vieux cache-poussière usés sur la route.

Ceux-là sont les braves, résignés à leur sort. Ils ont fait de petites associations; à défaut de soigneurs, ils se soignent eux-mêmes.

Le plus vite va de l'avant au contrôle et prépare quelques aliments pour les autres, les attend et repart avec le peloton.

Pas de vêtements de rechange à l'arrivée, pas de bains réconfortants, quelques sous en poche, ils ne visent qu'une chose : arriver à toucher les cinq francs de frais qu'on leur alloue par jour s'il arrivent avant la fermeture du contrôle.

Et ils arrivent à quatre heures du matin, se nourrissent comme ils peuvent, puis repartent dans la nuit. Voilà les vrais hommes extraordinaires qu'il faut saluer au passage.

Belfort, le 12 juillet.

Soleil, il fait soleil, ça nous change un peu de la pluie du Ballon d'Alsace. Avant Lunéville, une automobile nous passe et

Devant la cathédrale de Metz.

Sous la conduite de Baugé, les Tour de France, formant une caravane joyeuse, visitent la ville.

Les richards de la course.

Cadolle, L. Georget et Gabory préfèrent visiter la ville sans se fatiguer, en bons rentiers.

A la douane française

Petit-Breton fait vérifier les plombs de sa machine et constate que les douaniers français sont moins aimables que leurs collègues allemands.

une voix me crie : « Bonjour Sisovath ! » C'est l'ami Duray qui profite de son séjour aux usines Diétrich, pour faire un bout de chemin avec les coureurs.

— J'espère bien, si je suis à Paris, faire comme depuis deux ans, la dernière étape Caen-Paris avec toi.

Duray est un emballé pour suivre les courses cyclistes et s'il pouvait faire le Tour de France de bout en bout, ce serait un joyeux rêve pour lui ; mais il a sa voiture de course à préparer et il se contente de la dernière étape.

Trousselier a la « poisse » comme on dit dans l'argot cycliste, il a crevé et roule en ce moment sur une bicyclette qui paraît antédiluvienne comparée à un vélo de course. Il pousse comme un sourd et en met tant qu'il peut.

Que d'efforts a-t-il faits pour recoller au peloton de tête, lui seul le sait, et cela lui coûtera la course dans le Ballon d'Alsace.

Nous voilà en pleine montée, le peloton composé de Petit-Breton, E. Georget, Passerieu, Trousselier, Galetti, Garrigou, Lignon, Faber, Maitron, Léon Georget, Ringeval et Cadolle s'observe. On sent que la partie finale va se jouer. Il fait froid et tout à l'heure nous verrons apparaître par place des traces de neige tombée dans la nuit. Quel superbe mois de juillet!

Cosson qui conduit la voiture Diétrich à bord de laquelle je prends force clichés, exécute des virages majestueux. Si vous en manquez un seul, votre moteur menace de caler et adieu pour suivre les péripéties de la terrible lutte qui va s'engager dans la montée !

Où es-tu Pottier ? Je revois encore ton maillot blanc et noir, ton fameux lâchage à 20 à l'heure, quand notre auto, l'année dernière, avait peine à te suivre. Un an est déjà passé et tes dignes émules renouvellent tes prouesses, la lutte devient âpre et fantastique, le train s'accentue vers le sommet, si bien que les coureurs ont au moins pris 3 kilomètres d'avance sur nous quand nous sommes redescendus au pied du ballon.

Nous faisons du 70 de moyenne jusqu'à Belfort, impossible de rattraper le premier, nous nous contenterons de voir arriver Cadolle. Il emballe sur le boulevard Vauban comme s'il était sur le ciment du Parc des Princes et Abran abaisse une fois de plus son drapeau jaune qui marque la fin de la terrible randonnée de Metz au lion de Belfort par le Ballon d'Alsace.

Inutile de vous dire la joie qui se lit sur les visages de tous les coureurs. Ils en ont fini avec la terrible montée. Trousselier seul est désespéré : il a passé son temps à perdre sur les leaders par suite d'accidents et à rattraper! Comme les années de campagne, cette étape devrait compter double pour lui.

Et la rage au cœur, il attend le moment de prendre sa revanche.

SIMONS.

Le vrai départ à la douane française.

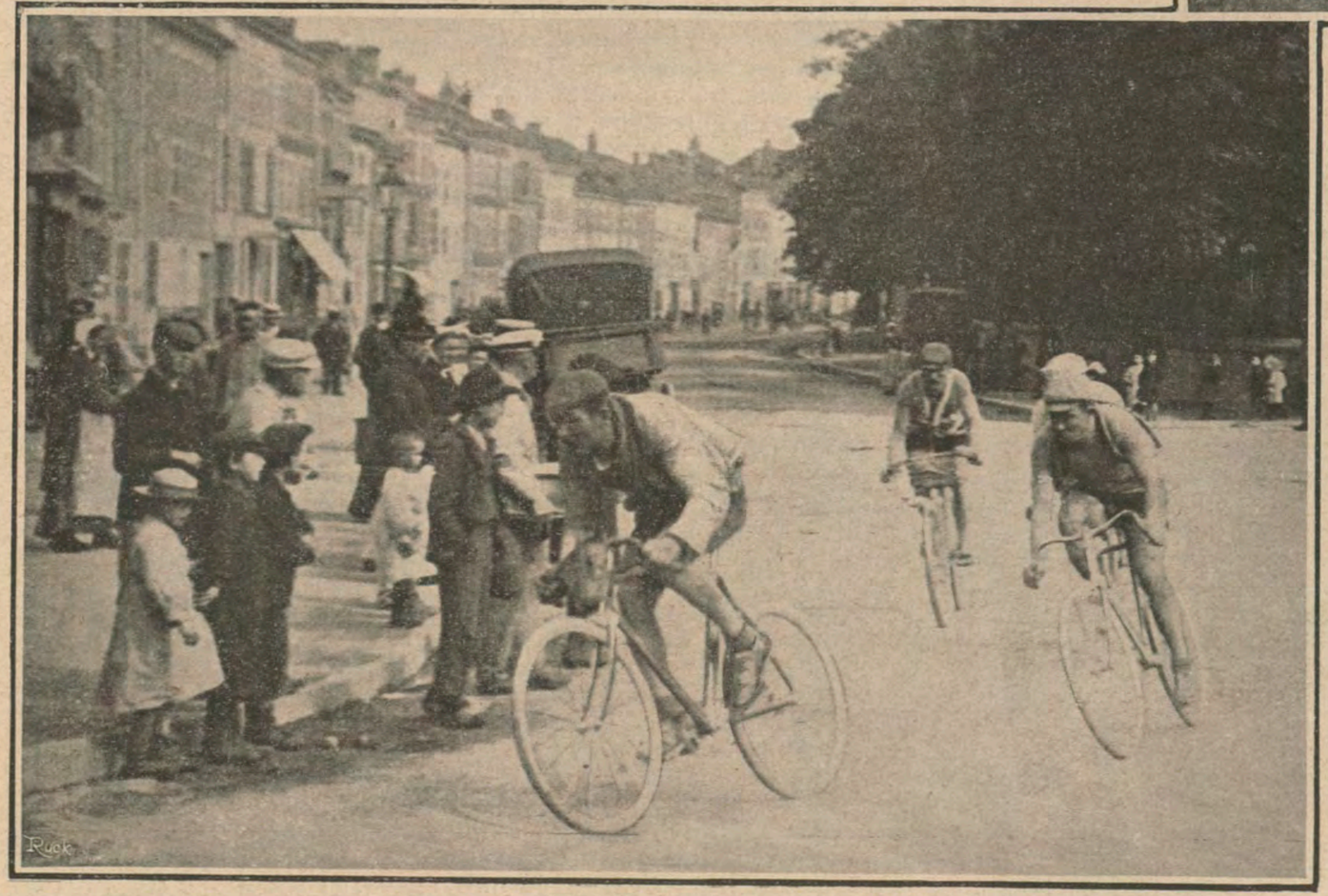
L'étape Metz-Belfort (259 kilom.) est revenue à Emile Georget, en 7 h. 46 m. 12 s., sur bicyclette Peugeot.

Au contrôle de Lunéville.

Un chien traverse la route juste au moment de l'arrivée des coureurs, et va se mordre les pattes de son imprudence.

La montée du Ballon d'Alsace.

Cette montée du Ballon d'Alsace, épouvantail de tous les Tour de France, a été effectuée à une moyenne horaire de 16 kilomètres, par E. Georget.



Un virage à Épinal.

Trousselier (en seconde position) a été lâché, ayant été obligé, après un accident à sa bicyclette d'emprunter une machine. Il est à la poursuite des leaders qu'il rejoindra après Remiremont.

Originale Décision à propos du Doping

La décision prise à propos de l'incident de Wertingen ne semble pas tout à fait satisfaisante ℘ Au point de vue de la procédure, elle se trouve en désaccord complet avec les règles fixées par le Code de la Société des Steeple-Chases ℘ Au point de vue du fond, que punit-elle ? ℘ Est-ce une interversion de forme ? ℘ Est-ce l'usage du Doping ? ℘ Problème ! ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘

Après avoir semblé quitter pendant un certain temps l'ordre du jour des sujets hippiques, la question du doping vient d'opérer une rentrée sensationnelle, grâce à la vigilance des distingués commissaires de la Société Sportive d'Encouragement. Ces messieurs, on peut le dire sans crainte, ont fait accomplir un grand pas à la question. M'en tenant strictement à l'exposition et à l'interprétation qu'ils présentent des faits, je préfère leur laisser la parole et reproduire in extenso la décision qu'ils ont prise le 21 juin dernier :

« Prix Solitaire (course de haies — handicap.)

« A l'issue du Prix Solitaire, les commissaires des courses ont immédiatement décidé, en raison des performances contradictoires de Wertingen, arrivé premier, et des signes manifestes de surexcitation anormale qu'il présentait, de procéder à une enquête.

« Ils ont entendu le propriétaire, l'entraîneur et le jockey, et, à la suite des explications qui leur ont été fournies, ils ont ordonné la mise sous séquestre de Wertingen chez M. Bernard, vétérinaire de la Société.

« Sur la demande des commissaires, M. Bernard s'est adjoint MM. Cadiot et Kaufmann, professeurs à l'Ecole d'Alfort, aux fins de procéder à toutes analyses et expériences utiles.

« Les commissaires des courses,

« Vu la forme contradictoire montrée par Wertingen dans le Prix du Tourmalet, (course de haies) couru à Saint-Ouen le 14 mai dernier et dans le Prix Solitaire ;

« Vu le rapport des vétérinaires ;

« Attendu que les phénomènes de surexcitation et les troubles constatés chez Wertingen avant, pendant et après la course du Prix Solitaire, autorisent à considérer ce cheval comme suspect d'avoir reçu une drogue excitante ;

« Donnent à l'entraîneur W. Davis un avertissement et lui signifient que si semblable interversion de forme venait à se reproduire sur les hippodromes de la Société Sportive d'Encouragement, ils en saisiraient les commissaires de la Société des Steeple-Chases de France, conformément au paragraphe 4 de l'article 68 du Code des Steeple-Chases et demanderaient le retrait immédiat de sa licence d'entraîneur. »

Cette décision, intervenue le 21 juin, a paru au bulletin de la Société des Steeple-Chases du 29 juin. Par un sentiment de délicatesse, avant d'entreprendre cette étude, j'ai tenu à laisser s'écouler les délais d'appel qui sont de dix jours après la publication au Bulletin.

Confusion de juridictions Le plus grave reproche que j'adresserai aux auteurs de cette décision, c'est d'avoir, à mon sens, outrepassé les limites de leurs attributions.

Afin d'exposer clairement ma thèse, je suis obligé de reprendre ce qui se passe en droit commun. Lorsqu'il s'agit d'une affaire pénale, le premier devoir est de rechercher, l'auteur étant découvert, tout ce qui tend à établir l'existence de l'infraction. C'est le fait de l'instruction. Celle-ci une fois achevée, le rôle de la justice commence. La justice pénale comprend deux ordres de juridiction : les juridictions d'instruction et les juridictions de jugement. Les premières ont une double question à résoudre : elles apprécient l'œuvre de l'instruction et se prononcent sur le point de savoir s'il existe, à la charge de l'inculpé, des présomptions graves qui permettent de le traduire devant la juridiction de jugement ; ce premier point résolu contre l'inculpé, elles déterminent la juridiction de jugement compétente pour connaître de l'affaire. Ainsi leurs décisions n'aboutissent jamais à une condamnation ; elles peuvent être simplement ou bien absolutoires, ou bien préparatoires. Viennent ensuite les juridictions de jugement, qui, après avoir envisagé la recevabilité de l'action publique sans être liée par l'avis des juridictions d'instruction, se prononcent, s'il y a lieu, sur la culpabilité ou la non culpabilité de l'inculpé ou de l'accusé : elles acquittent ou elles condamnent. On voit donc que, devant les premières, des présomptions sont suffisantes pour décider une mise en prévention ou en accusation ; devant les secondes, seules les preuves de culpabilité peuvent motiver une condamnation.

Si, reprenant notre sujet, nous voulons rechercher dans le cas qui nous occupe quelle est la juridiction de jugement, cela n'offrira pas grande difficulté. L'article 46 du Code des Steeple-Chases décide que celui qui aura méconnu les dispositions de l'artice 45 sur l'interdiction du doping, ne sera plus admis à engager, faire courir, entraîner ou monter aucun cheval. Or seul le comité de la Société des Steeple Chases peut appliquer une semblable pénalité tout au moins en ce qui concerne les propriétaires et les entraîneurs. Car seul il a le droit de prononcer l'interdiction temporaire ou absolue de faire courir ou entraîner, droit qui lui est conféré par le paragraphe 2 de l'article 70. Il n'y a donc aucune hésitation possible : la seule juridiction capable de juger est celle qui est capable d'appliquer la peine prévue : c'est en l'occasion le comité de la Société des Steeple-Chases.

Quel était alors le rôle légal des commissaires des Courses? Ils devaient d'abord « agir d'office dans les délais et conditions prévus à l'article 62 », puis « faire procéder par une ou plusieurs personnes de leur choix, après la course, à l'examen du cheval, à toutes les constatations ou analyses qui pouvaient être jugées nécessaires », ainsi que le leur permettaient les numéros 1 et 6 du paragraphe 2 de l'article 67. C'est ce qu'ils ont fait du reste ; et tout cela constituait l'œuvre de l'instruction. Mais une fois celle-ci terminée, ils devaient, comme juridiction d'instruction, se prononcer sur le point de savoir s'il existait, à la charge de l'enquêté, des présomptions graves. C'est bien ce qu'ils ont fait encore, puisque leur décision porte « que les phénomènes de surexcitation et les troubles constatés chez Wertingen avant, pendant et après la course du Prix Solitaire, autorisent à considérer ce cheval comme suspect d'avoir reçu une drogue excitante. » Ils sont à partir de ce moment nettement sortis des limites strictes de la légalité fixée par le Code des Steeple-Chases ; puisqu'ils avaient réuni, je veux bien le croire de confiance, un faisceau de présomptions si graves, qu'ils ont éprouvé le besoin de la consigner dans un document officiel, il ne leur restait qu'une seule chose à faire : saisir la juridiction de jugement compétente, c'est-à-dire le Comité de la Société des Steeple-Chases.

Cette procédure, que je viens de reconstruire par le raisonnement, est du reste si normale, qu'en un autre cas elle est déjà adoptée par le Code des Steeple-Chases. Ce cas vise la corruption tentée dans le but de fausser le résultat d'une course. « Si la tentative a été suivie d'effet, dit le paragraphe 4 de l'article 67, les commissaires doivent s'adresser aux commissaires de la Société des Steeple-Chases de France, qui saisissent le Comité de la question, et le Comité applique au corrupteur et à ses complices les prescriptions du paragraphe 2 de l'article 70. » Or ce dernier texte visé est celui dont nous avons déjà parlé et qui donne au Comité seul le droit de prononcer l'interdiction temporaire ou absolue de faire courir ou entraîner. Il suffisait de raisonner tout simplement pa analogie pour découvrir la solution respectueuse des règles établies.

Certes, je présume que les honorables commissaires de la Société Sportive d'Encouragement ont plutôt pêché par excès de zèle. S'étant saisis d'une question qui avait semblé intéresser vivement le public, ils ont dû avoir à cœur d'aboutir à une solution : leur seul tort a été de le faire au mépris des prescriptions du Code des Steeple-Chases. On pourra me répondre qu'il s'agit là de règles de procédure, dont on ne doit pas exagérer la portée : il ne faut pas oublier que dans ce formalisme, qualifié d'étroit par certains esprits trop élevés, résident toutes les garanties des justiciables.

Examen du fond de la décision Du reste le meilleur argument, qui puisse venir à l'appui de ma thèse, sera tiré de l'examen même du fond de la décision du 21 juin.

Cette décision se divise en trois parties : l'exposé des faits, les attendus, la sentence. Au premier coup d'œil, il ressort de l'ensemble une impression de manque d'équilibre, qui s'affirme et s'explique lorsqu'on l'étudie de plus près. Je précise : l'exposé fait allusion à deux ordres de faits, dont l'un, « signes manifestes de surexcitation anormale », est assez rare et très grave, et dont l'autre, « performances contradictoires », est plus fréquent et plus facilement explicable. Dans les attendus, nous retrouvons encore cette symétrie des deux éléments ; c'est d'abord : « Vu la forme contradictoire montrée par Wertingen dans le prix du Tourmalet et dans le prix Solitaire ; » puis : « Vu le rapport des vétérinaires ; Attendu que les phénomènes de surexcitation et les troubles constatés chez Wertingen... » Dans la sentence, changement de tableau : l'un des deux griefs, le plus sérieux et celui sur lequel on s'est le plus étendu précédemment, a complètement disparu. Il reste ceci : « Donnent à l'entraîneur W. Davis un avertissement. »

Que signifie cet avertissement? Il y a deux hypothèses : Ou bien il est donné en application des règles contre le doping ; en ce cas, il est en opposition absolue avec les textes, puisque l'article 46 ne prévoit pour les infractions de cette catégorie que l'interdiction d'engager, de faire courir, d'entraîner ou de monter. On m'objectera peut-être que les Commissaires ont voulu simplement par cette pénalité bénigne montrer que, s'ils avaient réuni des présomptions suffisantes, ils n'avaient pu arriver à trouver la preuve formelle du doping ; mais d'un côté, comme je me suis efforcé de le démontrer plus haut, les commissaires des courses sont incompétents pour apprécier la valeur des preuves et doivent se borner, une fois les présomptions accumulées et admises par eux, à saisir la juridiction de jugement ; d'un autre côté, nous retombons alors dans cette méthode absurde qui consiste à se contenter d'une demi-mesure et à condamner aux travaux forcés à perpétuité, le criminel sur la culpabilité duquel on conserve un doute. D'après la seconde hypothèse, l'avertissement aurait été donné à l'entraîneur W. Davis en raison des performances contradictoires de Wertingen ; si nous admettons cette explication, l'illogisme ressort d'une façon flagrante : voici un entraîneur contre lequel on relève deux sortes d'infraction avec force attendus à l'appui, et, lorsqu'il s'agit de le punir, on escamote purement et simplement la plus grave des deux. Ce n'est pas de la justice, c'est un tour de passe-passe.

Mais passons au trait final. Si nous voulons commenter le dernier paragraphe, nous sommes obligés d'en tirer une conclusion, qui, malgré sa logique, est un peu effarante : du moment que les auteurs de la sentence enjoignent à l'entraîneur, sous la menace des pires pénalités, d'avoir à veiller à ce que ses chevaux ne fournissent plus de performances contradictoires, du moment qu'ils restent muets sur l'autre point, il est permis, de dire, en raisonnant *à contrario* : tout ce qui n'est pas défendu est permis ; les entraîneurs pourront donc dorénavant amener des chevaux dopés sur les hippodromes de la Société. Je sais bien que les auteurs n'ont pas eu cette intention ; mais j'ai tenu à montrer le danger des rédactions insuffisamment étudiées.

J'avais raison de dire, au début, que les Commissaires de la Sportive avaient fait faire un grand pas à la question du doping. Reste à savoir si ce pas a été fait en avant ou en arrière.

René Riondet.

LES REGATES D'HENLEY

Les Gantois viennent de triompher pour la seconde fois dans la principale épreuve d'Henley : le Grand Challenge Cup. Ils ont remporté une victoire très facile

Les Gantois avaient remporté en 1906 une victoire retentissante à Henley. Elle avait étonné les Anglais peu habitués à voir une autre nation leur ravir le Grand Challenge Cup, trophée auquel ils attachent une si grande importance.

Cette année, dès leur arrivée à Henley, les Belges ont excité au plus haut point la curiosité des sportsmen. Etaient-ils dans une aussi belle forme qu'en 1906 ? Allaient-ils triompher à nouveau ?

Dès les premiers essais, le public anglais ne couserva plus une grande confiance dans ses couleurs : le huit Gantois parvenait à couvrir à l'entraînement la pleine distance de la course en 7 m. 10 s. et encore un des rameurs s'était-il arrêté à vingt mètres du but.

Très sportifs, nos voisins étaient navrés de la défaite vers laquelle ils marchaient à grands pas, mais étaient cependant heureux à la pensée de voir les meilleurs triompher.

Pour leur première course, les Gantois furent opposés au Leander Club. Ils remportèrent la victoire avec une facilité dérisoire. Le Leander Club multipliait ses efforts, et chaque fois les Gantois en un coup d'aviron prenaient une avance plus considérable.

Il restait un seul espoir aux Anglais ! Le Christ Church d'Oxford serait peut-être moins ridicule dans la finale. Quant à la victoire, il n'y fallait pas penser.

Au début, Oxford prend la tête. Mais, avant le bout de l'île, les Gantois passent. En un quart de mille, ils prennent 3/4 de longueur. Un quart de mille plus loin, ils ont une longueur. Dés lors, la course est terminée. Les Gantois ont triomphé et brillamment triomphé. Ils gagnent par une longueur sans avoir donné à un seul instant l'impression de pousser. Le temps était de 7 m. 31 s., soit un gain de 19 secondes sur la course des Gantois contre Leander Club.

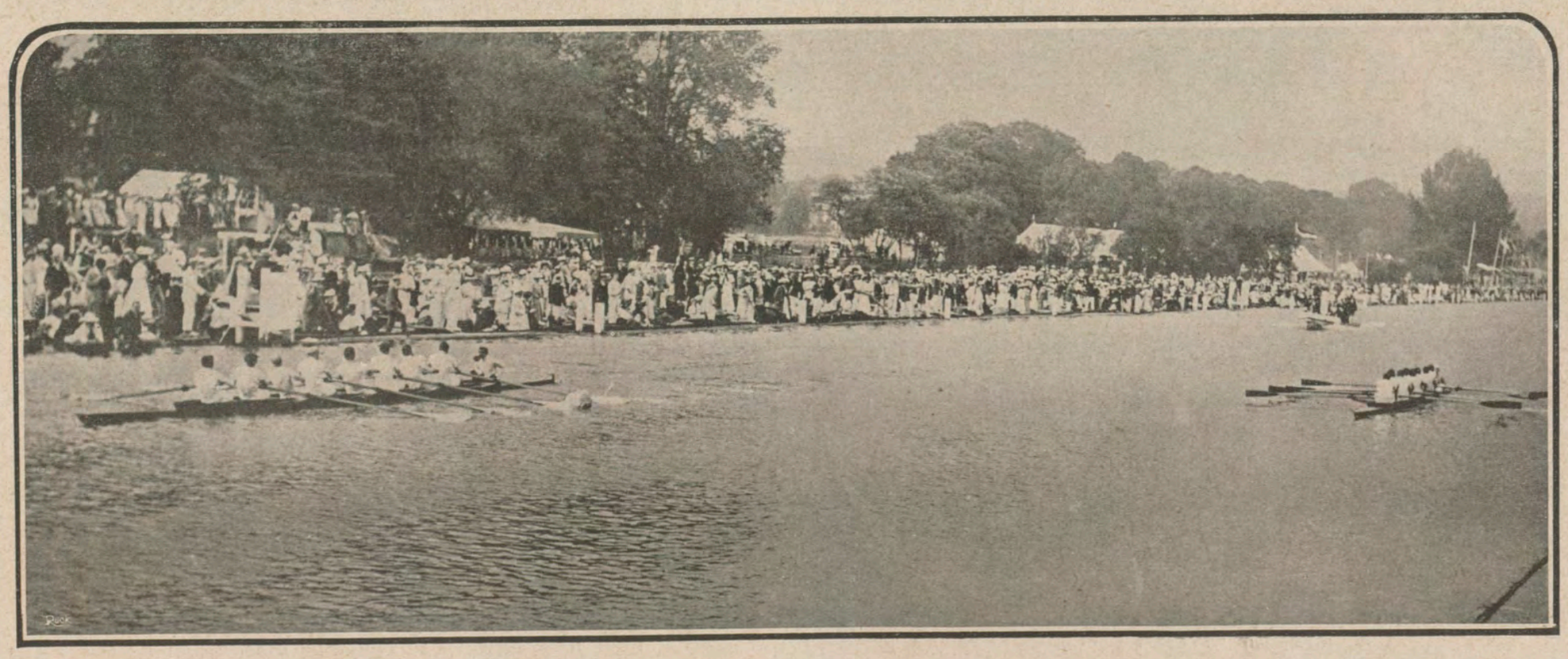
JACQUES MORTANE.

L'équipe gagnante du Grand Challenge Cup.

Pour la seconde fois c'est encore l'équipe du Sport Nautique de Gand qui remporte le glorieux trophée du Grand Challenge Cup.

L'enthousiasme anglais.

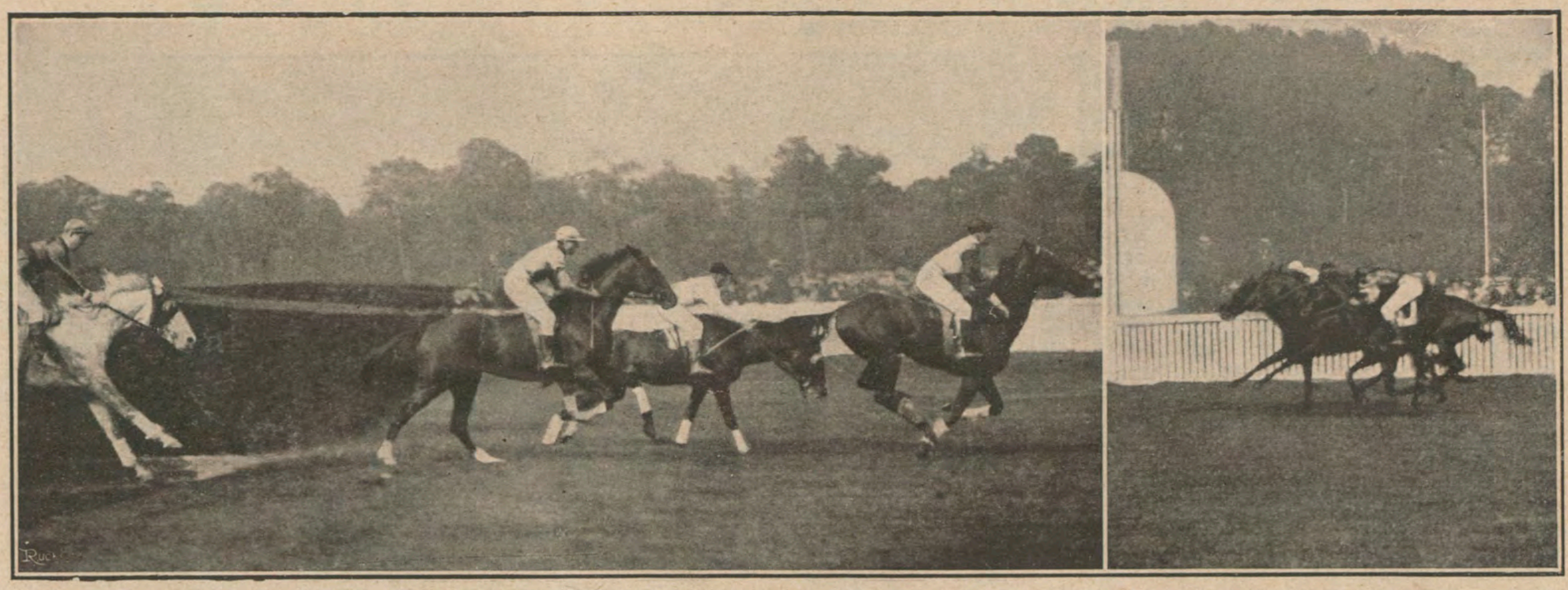
Malgré le regret de voir une équipe étrangère gagner le Grand Challenge Cup, le public anglais, très sportif, ne ménage pas ses ovations aux vainqueurs. Les Gantois sont portés en triomphe et sont l'objet d'une manifestation très sympathique de la part de leurs adversaires malheureux.



L'arrivée du Grand Challenge Cup.

A 800 mètres, la course est finie malgré des enlevages répétés du Christ Church d'Oxford. Les Gantois conservent facilement l'avantage et terminent l'épreuve avec une longueur d'avance sans avoir poussé. C'est la seconde fois que les Belges remportent ce glorieux trophée et cette année ils ont eu encore moins à se dépenser que lors de leur victoire de 1906.

LA SEMAINE HIPPIQUE



Cremant Philaé Titiano Clodhopper

Le Prix Coureuse-de-Nuit à Enghien (steeple, 4.500 mètres).

Jacasse II s'est élancée au début. Au second tour, elle était toujours en tête. Cremant passait en face. Jacasse II, Philaé, Grain d'Or, Titiano, tombaient successivement. Cremant (A. Carter) était dès lors délivré de tout adversaire menaçant et l'emportait de trois longueurs sur Clodhopper.

L'Inconnu Cavalcadour St-Léonard

Le Prix Ragotsky à Maisons (2.600 mètres).

L'Inconnu (Bellhouse) à M. L. Merino, après une lutte très sévère avec Cavalcadour s'assurait le meilleur par une tête.

Sonnerie Halima

L'arrivée du Prix Dolma Baghtché à Maisons (1.000 mètres).

Cette course réservée aux deux ans, est revenue à Halima, par Doriclès et Hasseki, à M. J. Count (Childs) battant d'une encolure Sonnerie, qui précédait de trois quarts de longueur Saint-Caradec. Le temps des 1.000 mètres était de 1 m. 2 s.

Book Antinoüs Brasero

L'arrivée du Prix Hermit à Saint-Cloud (2 200 mètres).

Eddie a mené devant L'Inconnu, Claudia et Brasero, Book entrait dans la ligne droite avec Eddie et L'Inconnu, puis venaient Brasero et Vétéran. Brasero se détachait, et malgré le rush d'Antinoüs, gagnait d'une encolure.

NOTES DES ÉDITEURS

Un clou chasse l'autre. A peine le Grand Prix de l'A. C. F. et les Championnats du Monde sont-ils terminés que nous retrouvons le Tour de France. Cette colossale épreuve qui passionne tout le monde, au cours de laquelle on assiste à des combats sans merci, à des manifestations d'énergie et de volonté qui émerveillent, cette colossale épreuve, dis-je, devait être reproduite dans a *Vie au Grand Air*.

Aussi avons-nous décidé de la faire suivre par notre photographe Simons. Monté dans l'automobile de l'*Auto*, de cette tribune rapide il prend force clichés qui permettront à nos lecteurs de suivre de bout en bout cette lutte opiniâtre.

Nous devons faire remarquer en passant que, de toute la presse périodique, nous sommes les seuls qui ayons envoyé un photographe au Tour de France et nous sommes donc les seuls à publier des clichés de cette émouvante course.

Nous étions de même représentés à Ostende pour le Critérium Belge et la semaine d'Ostende dont nous donnerons le compte-rendu dans notre prochain numéro.

Nos lecteurs peuvent ainsi constater que nous continuons à suivre la ligne de conduite que nous nous sommes tracée : leur donner des documents inédits de toutes les grandes épreuves.

Le numéro de vacances de *Je sais tout*, paru le 15 juillet, obtient un grand succès, grâce à la variété du sommaire et à la beauté des illustrations dont plusieurs en couleurs.

Entre autres articles signalons aux sportsmen le palpitant récit du Baron Pierre de Crawhez intitulé l'*Automobile dans le désert*. Cette étude dont on parle beaucoup sera lue par tous ceux qui s'intéressent de près ou de loin à l'automobile.

350 gravures ornent un texte souvent instructif, toujours attrayant.

Les plaisirs de la villégiature : natation, tennis, automobile et petits chevaux, ont inspiré aux maîtres dessinateurs Avy, René Lelong et Lucien Métivet d'élégantes compositions, planches en couleurs, qui ajoutent considérablement à la valeur artistique du volume.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. METTI. *Le Gérant*, FÉLIX LUQUIN.